

Nr 5 - MAJ 1950 - CENA 30 ZŁ.





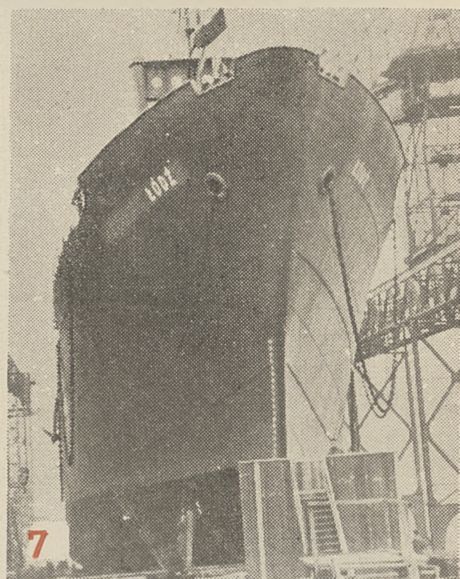


1 MAJA
NA WYBRZEŻU

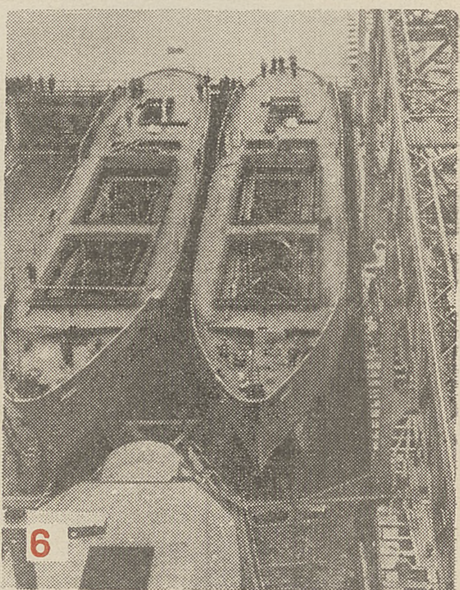
W tryumfie wspaniałych osiągnięć czynu pierwszomajowego, przepojone świadomością głębokiej solidarności międzynarodowego proletariatu i stale potężniejących sił obozu pokoju, radośnie w dniu 1 maja manifestowały masy pracujące Wybrzeża swą niezłomną wolę dalszej, jeszcze wydajniejszej pracy dla dobra ludowej ojczyzny i jeszcze bardziej zdecydowanej walki w obronie największego dobra ludzkości — w obronie pokoju.

Pochody pierwszomajowe, jakie odbyły się w miastach, miasteczkach i gminach Wybrzeża — przewyższały swą bojowością, masowością i spontanicznością wszystko co widziano tu dotąd. Ponad 125 tysięcy ludzi pracy przedefilowało ulicami Gdańska, 120 tysięcy — manifestowało w Szczecinie, 60 tysięcy — w Gdyni, 20 tysięcy — w Sopocie. Swą wspaniałą, dziarską postawą szczególnie dużo braw i serdecznych okrzyków zebrali uczniowie szkół Państw. Centrum Wychowania Morskiego (zdj. 1) Statki szkolne PCWM — „Dar Pomorza" (zdj. 2) i „Zew Morza" — zakotwiczone obok licznych okrętów wojennych na redzie portu gdyńskiego uświetniły swą obecnością pierwszomajowe święto. Ramię w ramię z młodzieżą — tą przyszłością Polski Ludowej na morzu — szli w pierwszomajowym pochodzie marynarze, rybacy, robotnicy portowi, stoczniowcy. Duże zainteresowanie tłumów zebranych na trasach pochodów wzbudziły świetne makiety jednostek pływających — statków, kutrów (zdj. 3), doków — zmontowane na samochodach. Burzę braw zebrali marynarze z polskich statków handlowych przebywających w dniu pierwszym maja w portach macierzystych oraz pracownicy przedsiębiorstw żeglugowych (zdj. 4), których umiejętna i wytężona praca tak bardzo przyczynia się do świetnego rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej. Entuzjazm przyglądających się pochodom tłumów doszedł do szczytu gdy przed trybunami defilować poczęli marynarze ze statków zagranicznych (zdj. 5) — Włosi, Grecy, Finowie — złączeni z klasą robotniczą Polski wspólną walką o pokój i sprawiedliwość na świecie.

Ale nie same tylko pochody były radosną manifestacją uczuć pierwszomajowych klasy pracującej Wybrzeża. Jak Wybrzeże długie i szerokie wszędzie oddawano do użytku obiekty wykonane w ramach czynów pierwszomajowych. Nowe domy, szkoły, świetlice, żłobki, środki komunikacji lądowej, statki, dźwigi. Stoczniowcy gdańscy, których czyn pierwszomajowy swą wielkością i rozmachem przyćmił wszystkie inne — dla uczczenia święta robotniczego wodowali przedterminowo dwa drobnicowce po 660 ton — „Odrę" i „Pilicę" (zdj. 6) oraz duży drobnicowiec „Łódź" (zdj. 7). Jednocześnie czwarty z rzędu rudowęglowiec — s/s „1 Maj" został przedterminowo oddany do użytku, i w dniu 1 maja wyruszył w swój dziewiczy rejs (zdj. 8).





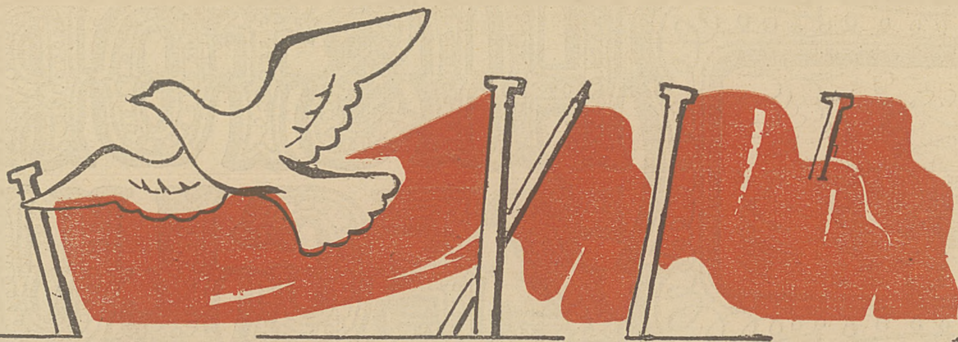






NA OKŁADCE: Uczeń Państwowej Szkoły Rybaków Morskich w pochodzie pierwszomajowym

Fot. J. Uklejewski



POD SZTANDARAMI POKOJU

Przed pięciu laty — 9 maja 1945 roku — zwycięska Armia Radziecka rozgromiła hitlerowską machinę wojenną, przynosząc wolność ujarzmionym przez faszyzm narodom i ratując od klęski armie sojusznicze. Ludzkość odetchnęła. Zdawało się, że w nadchodzącym okresie odbudowy wszyscy ludzie na całym świecie połączą się w braterskiej współpracy nad wykuwaniem lepszej przyszłości, w której nie będzie już zagrażać społeczeństwu widmo wojny. Kiedy jednak kraje demokracji ludowej, z wielkim Związkiem Radzieckim na czele, zespoliły swe wszystkie siły nad realizacją pokojowych planów gospodarczych odbudowy i rozbudowy, kiedy masy pracujące tych krajów razem z wzrastającą stopą życiową ogarniał coraz wydajniejszy, twórczy entuzjazm wolnej pracy — w tym samym czasie koła zdradzieckich polityków zachodnio - europejskich podpisywały haniebny „plan Marshalla"...

Na rezultaty tego planu długo nie trzeba było czekać — w Zachodniej Europie zaczęto zamykać fabryki i wielkie zakłady przemysłowe, wzrosło bezrobocie, wzrosła nędza mas pracujących, rozpoczęły się strajki, klasa robotnicza broniła swych warsztatów pracy, a chłopi walczyli o ziemię...

W tym samym czasie w mózgach władców wielkiego kapitału, słusznie nazwanych handlarzami śmierci — powstawać zaczęły barbarzyńskie plany uniknięcia zbliżającego się nieuchronnie kryzysu, tego typowego dla gospodarki kapitalistycznej przejawu i rezultatu awanturnictwa i egoizmu ekonomicznego. Ażeby swój niecny plan zrealizować, szermując różnymi pseudo - postępowymi hasłami — podżegacze wojenni nawiązali kontakty z różnymi grupami zbrodniarzy, pachołków i sługusów, podporządkowali sobie siedzące u nich „w kieszeni" rządowe kliki innych państw kapitalistycznych, zawiązali sojusz z krwawym reżimem zbrodniarza Franco, z iście gestapowskim aparatem terrorystycznym Tito-Rankowicza oraz z Watykanem. Przez swoich agentów, sługusów i szpiegów rząd waszyngtoński, uległy kapitalistycznym mocodawcom z Wall Street, rozpoczął propagandę wojenną, jednocześnie całą swą działalnością dywersyjną, polityczną i zbrojeniową, z zimnym wyrachowaniem podpalacza — wojnę tę przygotowując.

Ale tutaj, na drodze tych niecnych, hańbiących ludzkość zamiarów — stanęła niezłomna wola pokoju prostych ludzi na całym świecie, skupionych wokół trwałej i niewzruszonej ostoi i rękojmi światowego pokoju — wielkiego Związku Radzieckiego.

Aby utrzymać pokój nie wystarczy jednak tylko żądać pokoju — należy umieć o pokój walczyć, należy umieć go narzucić...



Zwycięskie sztandary Armii Radzieckiej, zatknięte nad Berlinem w maju 1945 — to groźna przestroga dla podżegaczy wojennych.

W kwietniu br. obradował w stolicy Szwecji — Sztokholmie — Stały Komitet Światowego Kongresu Obrońców Pokoju. W czasie trwania obrad stwierdzono, że ludzkość weszła obecnie w decydujące stadium wielkiej bitwy o pokój. Liczne fakty i wydarzenia na terenie międzynarodowym wskazują, że obóz światowej reakcji i imperializmu, obóz podpalaczy świata, prowadzony przez kierownicze grupy wielkiego kapitału Stanów Zjednoczonych wzmaga swe dążenia do wojny wobec nieuchronnego krachu awanturniczej gospodarki. Pragnie on sytuację zmienić na swoją korzyść drogą gwałtu, drogą zahamowania postępu cywilizacji, drogą zdeptania praw do życia innych narodów, przez odrzucenie jakichkolwiek propozycji międzynarodowej współpracy. Jednym z chwytów dzikiej i barbarzyńskiej polityki Stanów Zjednoczonych jest sławetny „szantaż atomowy", dziś już całkowicie zdemaskowany w oczach ludzkości.

Wojna jednak nie jest nieunikniona — jak marzą o tym imperialiści amerykańscy. Na front bowiem idą nie bankierzy i przemysłowcy, a prości ludzie — robotnicy, chłopi i pracujący inteligenci. Ci prości ludzie na front jednak nie pójdą. Świadomi są bowiem celu owej wojny, wymarzonej przez handlarzy śmierci, i wola tych ludzi zadecyduje o trwałym pokoju.

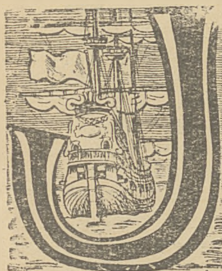
Siły obozu pokoju, któremu przewodzi chorąży pokoju Wielki Stalin — obozu opartego na potężnej sile wielkiego socjalistycznego państwa — ZSRR, na Chińskiej Republice Ludowej, na krajach demokracji ludowej — rosną i krzepną z każdym dniem. Wyrazem tego jest choćby odmowa wyładowywania i załadowywania broni amerykańskiej, połączona z masowymi strajkami marynarzy i robotników portowych. A walce tej towarzyszy wzrastająca stale, połączona ze strajkami, solidarnościowa manifestacja robotników innych gałęzi przemysłu, szeroko popierana przez rzesze całej ludności pracującej.

Wszyscy bez wyjątku zdają sobie sprawę, że nie rozkładający się, szarpany nieuleczalnym kryzysem imperializm, ale obóz socjalizmu i demokracji ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele byłby zwycięzcą każdej wojny i na każdą broń. Ale ani Związek Radziecki, ani Polska, ani żaden inny postępowy kraj i naród nie chce wojny i nie potrzebuje wojny. Dowodzi o tym pokojowa polityka ZSRR i krajów demokracji ludowej, świadectwem tego był żywiołowy udział społeczeństwa całego świata w akcji zbierania podpisów pod apelem sztokholmskim, domagającym się bezwzględnego zakazu broni atomowej.

Milionami swych podpisów pod apelem sztokholmskim — zjednoczona pod sztandarami pokoju ludzkość — dała należytą odpowiedź podżegaczom wojennym.

HISTORIA ŻEGLUGI

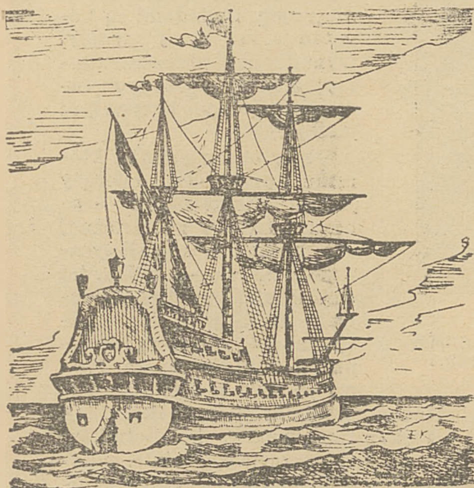
W kolejnym odcinku „Historii żeglugi" opracowanej jako przegląd statków przeszłości, przeniesiemy się w wiek XVII, kiedy to niedawno odkryte lądy stały się przedmiotem rabunkowej eksploatacji. Do jej prowadzenia potrzebne były statki, przystosowane do długotrwałej żeglugi po oceanach, odporne na sztormy i mogące pomieścić jak najwięcej cennego ładunku, po który były wysyłane. Toteż budownictwo statków czyniło coraz większe postępy. Coraz liczniej pojawiały się dzieła, poświęcone tej dziedzinie, zaopatrzone w wyliczenia i rysunki, dzięki którym odtworzyć można bez trudu wygląd ówczesnego żaglowca.



Już z początkiem XVII w. na czoło państw morskich wysuwa się Holandia, zajmując miejsce Hiszpanii i Portugalii. Tworzy ona wielką flotę handlową i odrębną flotę wojenną, której zadaniem jest konwojowanie i ubezpieczanie transportów z odległych lądów. Jednocześnie Holandia uzyskuje mocną pozycję na morzach północnoeuropejskich i opanowuje prawie wyłącznie m. inn. handel polskim zbożem.

W połowie stulecia dochodzi do rozkwitu flota angielska, umożliwiając ekspansję kolonialną tego kraju. Wśród walk z Holendrami, Anglia w końcu zdobywa pierwszeństwo. W rzędzie mocarstw morskich staje też Francja.

To współzawodnictwo na morzu przyczynia się do udoskonalenia statków. Porównując przeciętny żaglowiec XVI wieku z trójpokładowcem z wieku XVII dostrzegamy liczne różnice.



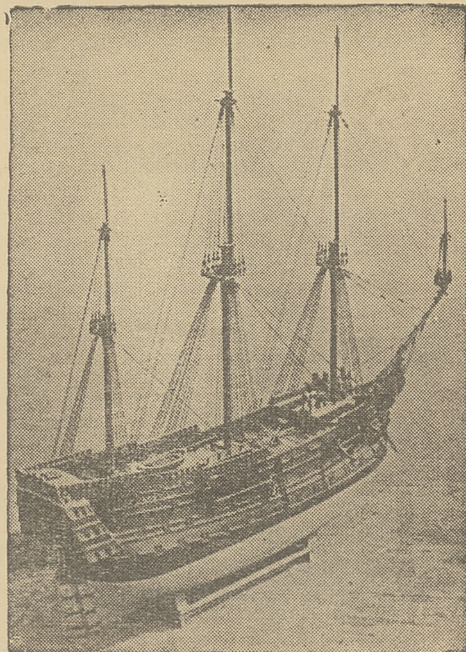
Rosyjski „Orzeł" z roku 1667

Zwiększyły się wymiary kadłuba, przekraczając 50 m długości, 15 m szerokości i 5,5 zanurzenia. Wspaniały kasztel rufowy posiada 3 piętra pomieszczeń, przeznaczonych dla kapitana i oficerów. Kilkadziesiąt dział ustawionych na dwóch pokładach po obu burtach groźnie najeża lufy spod podniesionych ambrazur tj. drewnianych zasłon na otwory działowe. Na najniższym pokładzie znajduje się część pomieszczeń załogi. Załoga jest tak liczna (około 500 ludzi), że zajmuje poza tym oba pokłady działowe, gdzie na noc zawiesza się hamaki między działami. Wygląd takiego międzypokładu pokazuje nam rysunek poniżej.

Wielkie zmiany w porównaniu z wiekiem XVI zaszły w osprzęcie statku. Maszty są znacznie wyższe, co osiąga się przez budowanie ich z 2 lub 3 pni będących przedłużeniem jeden drugiego. W miejscu połączenia, zwanym salingiem umieszczona jest dość obszerna platforma. Na maszcie pojawia się więcej żagli, najczęściej 3 lub nieraz 4. Osobliwością tego okresu jest mały maszcik umocowany na końcu bukszprytu, na którym podnoszony jest niewielki żagielek.

Przyjrzyjcie się rufie. Stanowi ona prawdziwe dzieło sztuki dekoratorskiej, złożone z najróżniejszych ozdób: rzeźb, płaskorzeźb, galeryjek, fantazyjnych latarń, wieżyczek, złoceń itp. Ten zwyczaj przesadnego zdobienia rufy charakterystyczny jest dla żaglowców z XVII wieku. Na dziobie umieszczano zwykle posągi bóstw starożytnych lub zwierząt. Na masztach podnoszono barwne flagi ogromnych rozmiarów.

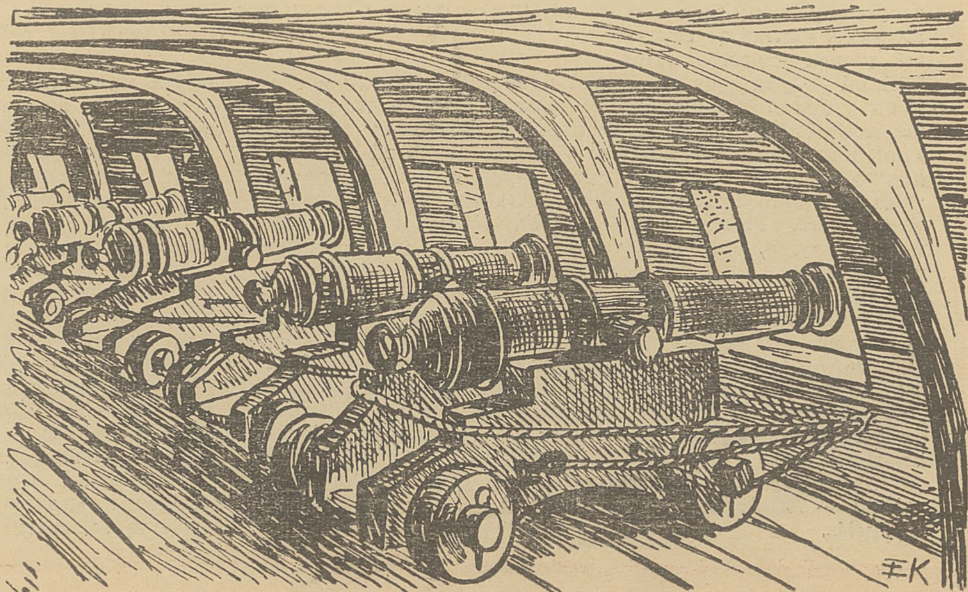
Na wiek XVII przypada początek budownictwa okrętowego w Rosji. Pierwszym słynnym żaglowcem rosyjskim był trójmasztowy „Orzeł", którego podobiznę umieszczamy obok, przeznaczony do pływania po Morzu Kaspijskim. Wybudowany został w r. 1667 przez majstra holenderskiego, sprowadzonego do Rosji przez cara Aleksego, ojca Piotra I. W r. 1670 spłonął w czasie buntu Razina w Astrachaniu.



Model okrętu wojennego z XVII wieku znajdujący się w posiadaniu PCWM

Dopiero następca cara Aleksego — Piotr I jest właściwym budowniczym i pierwszym wodzem floty rosyjskiej. Od wczesnej młodości odznaczał się zamiłowaniem do żeglugi i uprawiał ją przy każdej okazji. Założył stocznie w Archangielsku, w Woronezu i nad Newą które budowały liczne okręty. Sam car udał się do Holandii i Anglii, żeby zapoznać się z techniką budowy okrętów i zwerbować cudzoziemców do pracy w Rosji.

W licznych wojnach, które prowadził za swego panowania kierował osobiście operacjami morskimi pod przybranym przydomkiem kontradmirała Piotra Michajłowa.





NON VOGLIAMO la GUERRA!

Niespodziewanie rozhuczały się portowe syreny. Wzdrygnęli się mężczyźni siedzący w traktierni „Pod Podwiązką". Głowy ich pochyliły się, jakby smagnięte gwałtownym porywem wiatru. Huczał port i huczały statki. Huczały inaczej niż zwykle na koniec pracy. Jakoś gwałtowniej i gniewniej.

Bastiano, z rękoma w kieszeniach, podszedł ku drzwiom traktierni i oparł się o framugę. Zmrużył oczy i bacznie wpatrywał się w błyszczącą powierzchnię morza.

W mgnieniu oka z graniczących z portem rozległych, nędznych baraków wysypały się kobiety. Ulica zapełniła się dziećmi. Boso i z rozwianym na wietrze włosem — biegły z krzykiem ku przystani.

— Co się stało? — pytała niespokojnie któraś z kobiet. — Powiedzcie, co się stało?! Czy „oni" już przybili do portu?

Pytanie biegło wzdłuż baraków. Wszędzie słychać było podniecone głosy. Dźwięczały w nich — oburzenie i gniew.

— To oni naprawdę przysyłają broń?

— I znów wojna!

— Boże! Boże!

— Wciąż jeszcze niezadowoleni! Mało im było niewinnie przelanej krwi!

— Non vogliamo la guerra! — darli się kędzierzawi malcy o wychudzonych twarzyczkach i przedwcześnie dojrzałym wyrazie twarzy.

— Nie chcemy wojny! — powtarzały znękane, smutne kobiety spoglądając trwożnie w stronę portu.

Od kilku już dni atmosfera w porcie była przygniatająca. Wszyscy na coś z napięciem czekali. Wśród robotników portowych kręcili się jacyś nieznajomi ludzie, przymilnie rozprawiając o szlachetności amerykańskiej; o statkach, które wkrótce przybędą; o konieczności szybkiego i sprawnego ich rozładunku.

Kiedy zamilkły wreszcie syreny, tym głośniej rozległy się głosy wzburzonych niewiast. A Bastiano usłyszał za swoimi plecami koniec zdania wypowiedzianego do kogoś przez Kolabrodę, właściciela traktierni:

— ...przy przeładunku będzie dla wszystkich praca. I dla was i dla innych bezrobotnych.

Wkrótce poczęli iść od strony portu robotnicy.

Ciżba rosła. Mężczyźni rozprawiali podniesionymi głosami. Słońce zachodziło i morze w jego blaskach mieniło się różnorodnymi kolorami.

— Tak więc — opowiadał barczysty robotnik — urządzili nam po fajrancie zebranie. Zjawia się taki jeden i mówi: „Jutro wejdą do portu amerykańskie statki. Trzeba je szybko rozładować. Zrozumieliście chłopcy?" Wtedy ja mówię: „Co zrozumiano? I co tu jest do rozumienia? Chyba to jedno, że już nie makaron trzeba nam będzie rozładowywać?"

Wokół dały się słyszeć śmiechy.

— A ten mówi — ciągnął dalej swe opowiadanie robotnik — że na tych statkach będzie pokojowy ładunek. „Bądźcie spokojni chłopcy — te rzeczy przywożą po to, aby bronić waszych domów". A ja mówię: „Jakich domów? My mieszkamy w barakach. Nasze domy leżą w gruzach po bombardowaniach!".

Kobiety przerywały opowiadanie głośnymi okrzykami.

— Tak więc — oświadczył barczysty robotnik — jutro wejdą do portu amerykańskie statki. Lecz skrzynie z bronią i amunicją zostaną w ładowniach. Niech zgniją tam i zatęchną jak zleżałe sardynki!

Tłum robotników portowych minął traktiernię „Pod Podwiązką" i skręcił ku barakom. Jeszcze przez długi czas wiatr donosił strzępy wzburzonych rozmów. Potem wszystko ucichło.

— Podejdź bliżej Bastiano — powiedział zza szynkwasu Kolabrodo — wypijemy po jednym!

Bastiano zamyślony, z ociąganiem zbliżył się do bufetu. Kepi miał nasunięte na oczy, w zębach niedopałek papierosa.

— Amerykańskie statki, zawsze to jakieś ożywienie — zagaił rozmowę tłusty Kolabrodo — będzie ruch w interesie.

Bastiano nie odpowiedział. Duszkiem wypił podany przez gospodarza kieliszek i znieruchomiał przy szynkwasie rozpierając się na łokciach. Głód buszujący mu jak wściekłe zwierzę w żołądku — po wypiciu kieliszka wina — nie uspokoił się. Przeciwnie, stał się jeszcze zacieklejszy.

— Co nie podoba ci się? — mruknął Bastiano i popatrzył na swój brzuch.

— Komu nie podoba się? — spytał Kolabrodo.

— Jemu. Temu co u mnie w żołądku siedzi, od chwili kiedy wróciłem z wojska.

Kolabrodo udawał, że nie rozumie:

— Któż to taki?

Bastiano z grymasem ścisnął zęby. Potem uderzył Kolabrodę po plecach i nazwał go starym lisem. Ten zaś nachylił się poufale i szepnął Bastianowi do ucha:

— O co właściwie chodzi? Będzie wojna — znajdzie się praca dla bezrobotnych. Będzie można zarobić na czarnym rynku. Dla ludzi roztropnych wojna stwarza szerokie możliwości.

— Posłuchaj mnie — ciągnął dalej Kolabrodo — wyjaśnię ci jedną sprawę. Wypij jeszcze. Jeśli jutro chłopcy z portu nie zechcą wyładowywać statków — ty zbierz bezrobotnych i wszyscy otrzymacie dobrze płatną pracę przy przeładunku.

Bastiano milczał. Głodne zwierzę rzucało się w jego żołądku i przyprawiało go o mdłości.

*

rys. E. Karłowski



Nazajutrz wypadł jasny, słoneczny dzień. Taki jak zwykle o tej porze roku: powietrze było przejrzyste i czyste; lekki wiatr ledwo co marszczył powierzchnię morza.

Lecz w mieście zdarzyło się coś nowego. W nocy przyjechała długa kolumna policyjnych tankietek. W kierunku portu maszerowały oddziały policji. Na szyjach kołysały się przewieszone automaty.

Statki przybiły do nabrzeży jeszcze w ciemności.

Podeszły cicho, niemal niepostrzeżenie i teraz stały przycumowane u kei — olbrzymie i nieruchome.

Robotnicy wychodzili pojedynczo z baraków i sadowili się na poręczy przed portem. Skrzyżowawszy ręce na piersiach bacznie przyglądali się policjantom.

Ciężkim, dudniącym krokiem policjanci wmaszerowywali w obręb portu. Syrena nie zahuczała na rozpoczęcie pracy. Było cicho. Tylko kobiety pogwarzały szeptem między sobą.

Jakiś człowiek przyjechał na ciężarówce. Nowiutka maszyna — cała błyszcząca w słońcu — zatrzymała się przy tankietkach. Wśród powszechnego milczenia człowiek ów zapytał piskliwie, czy prawdą jest, iż nikt z robotników nie chce się zgłosić do pracy?

— Nikt? — darł się cały czerwony z wysiłku i przejęcia.

Odpowiedzią była martwa cisza. Słychać było tylko krzyk mew, dochodzący znad morza.

— Dobrze! — krztusząc się wychrypiał nieznany człowiek i wytarł chustką zroszone potem czoło. — Bardzo dobrze!

Ciężarówka odprowadzana złorzeczeniami i przycinkami odjechała w stronę baraków i zatrzymała się przy traktierni „Pod Podwiązką". Wciąż jeszcze trzymając w ręku chustkę, człowiek z trudem wygramolił się z maszyny i zajrzał do wnętrza knajpy. Bastiano, sącząc powoli wino z kieliszka, śledził go spod oka.

Kolabrodo przechylił się przez szynkwas i ze zmrużonymi szelmowsko oczyma grzmotnął Bastiana po plecach:

— Ot i okazja dla was bezrobotnych — powiedział ze słodkim uśmiechem.

— Dobra praca, chłopcy — dodał pospiesznie człowiek z chustką, wymachując wyciągniętym z kieszeni plikiem banknotów.

Zwierz zamknięty w żołądku Bastiana zawarczał, skręcając mu kiszki w niesamowitym skurczu. Bastiano zacisnął zęby i kiwnął głową na znak zgłoszenia.

Ludzie ociągając się powstawali zza stolików i niechętnie, ospale podążyli ku drzwiom.

— My nie jesteśmy wykwalifikowanymi robotnikami portowymi — powiedział jeszcze Bastiano. — To nie nasza praca.

Człowiek z chustką zaniepokoił się.

— Nie wasze zmartwienie — powiedział skwapliwie — jedyne wymagania jakie wam stawiam to silne plecy. Przeładunek nie jest pracą umysłową — zaśmiał się głośno, cały spocony z niepokoju.

— Chodźcie! — krzyknął przynaglająco — angażuję was wszystkich! Ja tamtym pokażę! Oo, pokażę im!

Bezrobotni wypełnili platformę ciężarówki, która niezwłocznie zawróciła i pomknęła chyżo w kierunku portu. A oni stali w niej nieruchomi i zachmurzeni, jak skazańcy.

Robotnicy portowi odwrócili głowy i milcząc patrzyli na samochód. Widząc nadjeżdżający wóz umilkły i kobiety. Policjanci ustawili się w dwuszeregu, tworząc szpaler.

Bastiano z innymi zeszedł z ciężarówki i natychmiast okrążyli ich policjanci prowadząc na statek. Wszyscy wokół powstrzymali oddechy. Bezrobotni szli spokojnie wzdłuż nabrzeża, nie mówiąc nic i nie dostrzegając zdawałoby się nikogo. Bastiano maszerował na przedzie. Szedł szybko, wymachując rękoma i patrząc w górę, na maszty. Żaden z robotników portowych nie odezwał się. Patrzyli. U kobiet błyszczały oczy w porannych blaskach wiosennego słońca.

Policyjne patrole miarowo przemierzały nabrzeża. Słychać było tylko ich suchy krok po kei. Potem dał się słyszeć łoskot windy okrętowej. Miarowo dyszało spokojne jak oliwa morze.

— Eh-eej! Eh-eej! Eh-eeej! — pokrzykiwali do taktu ludzie na statku — Eh-eej! Eh-eej!

— Popuszczaj! Popuszczaj!

— Popuszczaj linę!

Mijały minuty. Plac milczał. Wszyscy obecni — robotnicy, kobiety, policjanci — w naprężeniu przysłuchiwali się.

Wtem wszyscy usłyszeli jak coś z szumem i pluskiem wpadło do wody.

— Człowiek za burtą! — krzyknął jeden z siedzących na poręczy robotników a cały plac wybuchnął głośnym śmiechem.

Jeszcze jeden plusk czegoś ciężkiego, padającego w morze. Potem jeszcze. I jeszcze. Na statku ktoś przeraźliwie krzyknął. Policjanci z automatami biegli ku nabrzeżu.

I znów zjawił się skądś człowiek z chustką, nerwowo wycierając twarz silnie zroszoną potem. Z wtuloną pomiędzy ramiona głową wskoczył do samochodu i szybko umknął przy akompaniamencie odprowadzających go gwizdów i okrzyków.

Plac opustoszał Policjanci w zakłopotaniu snuli się po porcie. Tylko robotnicy ze śmiechem wbiegali po trapie na statek, ażeby pomóc bezrobotnym w opróżnianiu luków. Na placu zostały tylko kobiety. Słuchały pilnie i radosnymi okrzykami witały każdy plusk spadających w morze skrzyń z amerykańską bronią.

Był to jasny i radosny poranek. Zdziwione mewy krążyły nad statkiem i błyskały swoimi białymi skrzydłami ponad lazurową głębiną Śródziemnego Morza.

MARCELLO VENTURI

Opracował S.N.

PIERWSZOMAJOWY CZYN MŁODYCH MARYNARZY

Jedziemy z jungami z s/s „Beniowski" do spółdzielni produkcyjnej Toliszczek, gdzie odbywa się uroczyste przekazanie świetlicy i radiowęzła, wykonanych przez chłopców z własnych funduszów i własną pracą. Z okolicznych gromad ciągną mieszkańcy na mającą się odbyć właśnie uroczystość.

Część oficjalna trwa krótko po czym jungowie dają na otwarcie świetlicy swój koncert wokalno-recytatorski, nagrodzony przez mieszkańców niemilknącymi brawami. Wszyscy są zadowoleni i uśmiechają się. Teraz z kolei odbywa się w parku świetlicowym mecz siatkówki pomiędzy S.Z.L. Toliszczek a jungami. Następnie zabawa. Mieszkańcy okolicznych gromad chodzą zdumieni, bowiem gromada Toliszczek składająca się z 17 zagród przez 4 lata nie odgrywała w życiu gminy żadnej roli, a teraz oczarowała swą świetlicą i radiowęzłem. Świetlica i radiowęzeł mieszczą się w ładnym dużym budynku — domu mieszkalnym b. obszarnika niemieckiego.

Wszyscy znali ten dom we wsi. Rozbity, prawie bez dachu, z wyrwanymi ścianami, dziurawymi stropami i bez podłóg. Teraz wygląda jak nowo wybudowany. Jungowie nie mówią jak to zrobili, bo teraz się bawią. Za to prezes spółdzielni produkcyjnej z dumą tłumaczy wszystko, oprowadzając gości po pokojach. Jest tu czytelnia, jest szatnia, no a największa sala to świetlica. W drugiej części budynku, również wyremontowanej przez chłopców, zarząd spółdzielni ma zamiar urządzić przedszkole. Wszyscy podziwiają i z uznaniem patrzą na jungów. Poważna firma budowlana nie powstydziłaby się tej pracy, a to przecież wykonali ją przyszli marynarze.

Ale jak do tego doszło?

Gdzieś w ostatnich dniach marca na zebraniu szkolnym, uczniowie PSJ z Ośrodka „Grabówek" (obecnie z s/s „Beniowski") zobowiązali się w ramach czynu pierwszomajowego zradiofonizować jedną z gromad. Zwrócili się przeto do Pow. Zarządu Z.S.L. w Wejherowie, który wskazał im nowo zorganizowaną spółdzielnię produkcyjną — Toliszczek. Pojechali tam i stwierdzili, że jedyny budynek który mógłby się nadawać na radiowęzeł i świetlicę jest w 60% zniszczony. Mieszkańcy patrzyli na delegację jungów z powątpiewaniem, bowiem budynek ten oglądało już wiele komisji i nic z tego jak dotąd nie wyszło.

Zadanie było rzeczywiście trudne biorąc nawet pod uwagę możliwości materialne uczniów (mieli gotówki dwieście kilkadziesiąt tysięcy zarobionych twardą pracą przy przeładunku).

Jakież było zdziwienie mieszkańców, gdy w dwa tygodnie później, liczna ekipa chłopców przyjechała z narzędziami i materiałem zabierając się raźnie do pracy.

Należy tu podkreślić stanowisko komendanta ośrodka ob. Budrewicza, który rozplanował chłopcom pracę, dobierając spośród swych wychowanków brygady odpowiednich fachowców.

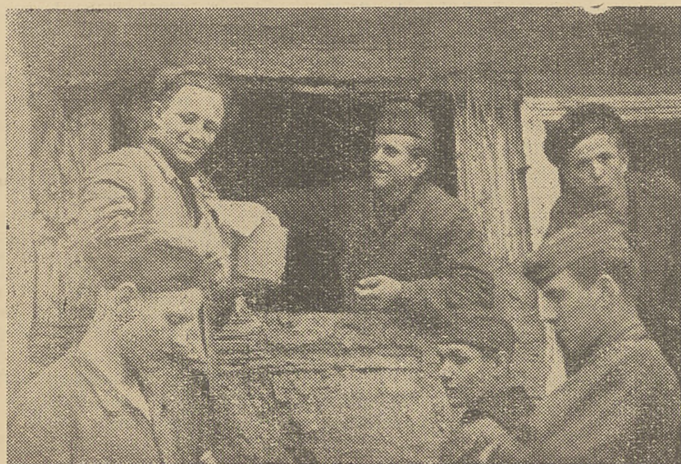
Robota paliła się chłopcom w rękach. Byli cieślami, stolarzami, murarzami, malarzami, elektrykami, mechanikami i radiotechnikami. Wszystko zostało wykonane fachowo ze znajomością rzeczy. Po zainwestowaniu 2200 roboczo-godzin główna praca została wykonana: nowe podłogi, nowy sufit, nowy dach i nowa ściana frontowa. Cały budynek otynkowany, pomalowany z zewnątrz i wewnątrz, nowe krzesła i stół w świetlicy pięknie udekorowanej, a w piętnastu domach grające głośniki (dwaj członkowie spółdzielni mieli własne odbiorniki). Była i robota ponad plan: naprawiona pompa elektryczna zasilająca gromadę w wodę i doprowadzone światło do zagrody, która go jeszcze nie miała. Wszystko rzetelnie i fachowo, tak jak jungowie robić potrafią. Niedowierzająca początkowo postawa mieszkańców zmieniła się po dwóch dniach w serdeczne uznanie, stale rosnące w miarę postępu prac.

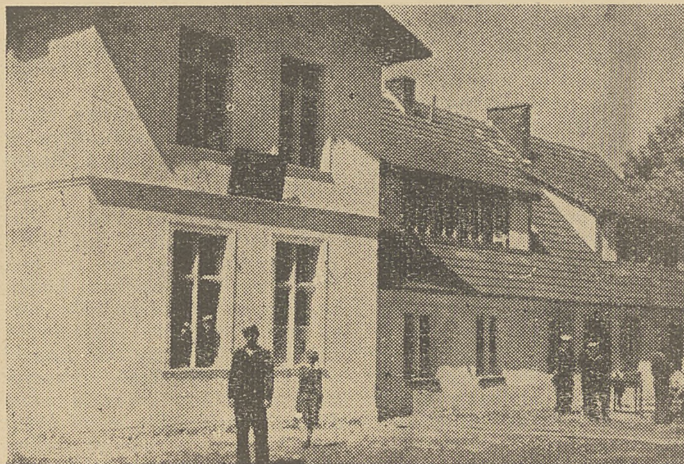
Otwarciem świetlicy i radiowęzła w cichej, zapomnianej dotąd wiosce — jungowie z PCWM należycie zakończyli swój czyn pierwszomajowy. Zakończyli czyn — ale współpraca nawiązana ze spółdzielnią produkcyjną w Toliszczku rozwija się nadal. Chłopcy będą stale otaczać „swoją" świetlicę opieką, będą przyjeżdżać z występami, będą urządzać akademie. Przed żniwami wyremontują gospodarzom maszyny i narzędzia rolnicze.

Więzy przyjaźni zawiązane pomiędzy ludźmi lądu i młodymi ludźmi morza — krzepną i utrwalają się. Krzepnie sojusz robotniczo-chłopski, podstawa dobrobytu Polski Ludowej.

Z. Ł.

Fot. Z. Baranowicz





Głosy z MORZA

»TOBRUK« POD ŻAGLAMI

— Co, parowiec pod żaglami? — zapytacie ze zdziwieniem — Proszę nas nie bujać — dodacie — to niemożliwe. A jednak możliwe: oto wypadek, który mógłby tragicznie się zakończyć dla polskiego parowca, gdyby nie żagle. Przeczytajcie jak to zdarzenie opisują młodzi zetempowcy z pokładu s/s „Tobruk".

Na redzie włoskiego portu Savona widać potężną sylwetkę statku. To s/s „Tobruk" wychodzi w morze pod balastem i powiewając biało-czerwoną banderą kieruje się na Gibraltar.

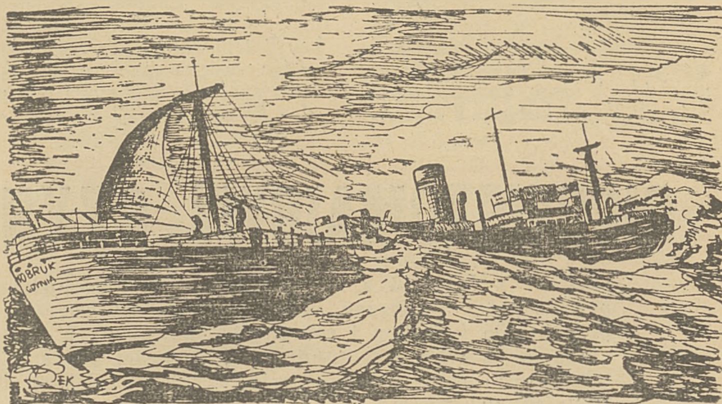
W rytm śruby pieniącej wodę za rufą potoczyło się życie na statku utartym trybem. Każdy z załogi pilnie pełni swoją funkcję. Przy pięknej pogodzie szybko kręci się log, odkładając na zegarze milę za milą. Czwartego stycznia br. „Tobruk" mija Europa Point i wychodzi na Atlantyk. Kurs — Rotterdam.

W dzień po minięciu Gibraltaru starszy mechanik melduje kapitanowi awarię: ciekną kotły powodując wzmożony rozchód wody. Próby samodzielnego usunięcia uszkodzeń nie udają się. „Tobruk" zawraca do Gibraltaru. Dzięki wytężonej pracy załogi maszynowej już w dwa dni później statek jest zdolny do kontynuowania rejsu.

Do Cap Finisterre sprzyja w dalszym ciągu pogoda, ale nie na darmo cypel ten cieszy się złą sławą wśród żeglarzy: w Zatoce Biskajskiej „Tobruk" wchodzi w rejon szalejącego sztormu zachodniego, który w miarę zbliżania się statku do położonego na przeciwległym krańcu zatoki przylądka Quessant — stale przybiera na sile. W końcu szybkość wiatru przekracza 10 stopni wg skali Beauforta i zaczyna być źle. Szybkość statku spada do minimum a co gorsze zmniejsza się jego sterowność. Śruba co pewien czas wyskakuje z wody, wstrząsając groźnie kadłubem i tak już ciężko pracującym na fali. Punkt kulminacyjny sztormu nadchodzi jedenastego stycznia w południe. „Tobruk" nie słucha steru i ustawia się bokiem do fali na skutek czego przechyły dochodzą do 40 stopni. Sytuacja staje się tym bardziej niebezpieczna, że nie posuwając się nieomal wcale naprzód a za to dryfując z wiatrem z szybkością ok. 30 mil na dobę — „Tobruk" poczyna zbliżać się niebezpiecznie do skalistych wybrzeży Francji. Nad statkiem zawisa groźba rozbicia się o nadbrzeżne skały.

Choć wywieszone na przednim maszcie dwie czarne kule, a w nocy dwa czerwone światła oznajmiają wszem wokół, iż „statek nie odpowiada za swoje ruchy" — załoga „Tobruku" nie daje za wygraną, robiąc wszystko co jest w ludzkiej mocy, by nie dopuścić do awarii. Następuje szereg prób mających na celu przywrócenie jednostce sterowności. Najpierw wyrzucona zostaje za burtę kotwica wraz ze znacznym odcinkiem łańcucha. Nie pomaga. Z kolei zostaje zatopiona częściowo piąta ładownia. I to nie daje pożądanych rezultatów. W końcu na wspólnej naradzie zostaje ustalone, że należy uszyć prowizoryczne żagle z brezentów.

Zaczyna się dla załogi pokładowej gorączkowa mozolna praca. Na rozhuśtanym, zalewanym wciąż przez fale pokładzie trzeba z grubego, sztywnego jak drzewo brezentu szyć ogromny bezanżagiel. Półtorej doby bez przerwy trwa praca przy szyciu żagla. Półtorej doby tkwi załoga pokładowa przy pracy. Młodzi zetempowcy stanowiący ponad połowę jej składu prześcigają się w ofiarności.



...Statek posłusznie zmienia kurs a przebrasowany żagiel spełnia doskonale swe zadanie...

Wreszcie żagiel jest gotów i zostaje triumfalnie wciągnięty na topenantę jednego z rufowych bomów ładunkowych. Wysiłek opłaca się stokrotnie: statek odzyskuje sterowność. Kapitan decyduje się na próbę przejścia koło Quessant. Statek posłusznie zmienia kurs a przebrasowany żagiel spełnia doskonale swe zadanie.

Skołatany sztormem „Tobruk" wchodzi na wody kanału La Manche. Opóźnione przybycie do Rotterdamu zostaje nadrobione przyspieszonym załadunkiem, do czego w znacznym stopniu przyczynia się załoga. Po trzech dniach statek wychodzi w morze, w ten sam nadal trwający sztorm. Zmagając się z szalejącym żywiołem „Tobruk" dąży uparcie do swego kolejnego portu przeznaczenia. Ładunek musi być dostarczony w terminie, statek musi wykonać swój plan. Zaszczytnego trzeciego miejsca w ogólnym współzawodnictwie polskich statków handlowych nie wolno utracić. Cała załoga to wie, wiemy to dobrze i my — zetempowcy z s/s „Tobruk".

ZETEMPOWCY
z s/s „TOBRUK"

Avonmouth, 15 kwietnia 1950 r.

OD PORTU DO PORTU

Koralowe wyspy — pełne słońca i czaru egzotyki; nieskazitelny błękit nieba; biały mundur; dżungle; tajemnicze przygody. Czy tak wygląda życie marynarza? Owszem — ale w książkach a nie w rzeczywistości. W rzeczywistości jest często trudno i źle, często jest sztorm, deszcz i mgła; dużo, bardzo dużo pracy; odciski na palcach; stary, poplamiony kombinezon; szarość codzienności.

A oto opis typowego rejsu na trampie zatrudnionym w żegludze po Bałtyku i Morzu Północnym.

No, nareszcie kończą nas wyładowywać. Już drugi tydzień stoimy w tym przeklęcie nudnym Imingham Dock. Urwać się było można przez te dni. Ani gdzie wyjść, ani co robić; wszystkie książki w bibliotece statkowej przeczytane; prasa też: w radio same dzienniki angielskie — ni krzty muzyki. Pogoda również „odpowiednia": deszcz nieustanny albo wichrzysko, że mało głowy nie urwie. W pobliżu ani kina, ani nawet kafejki jakiejkolwiek, w której można by się napić angielskiego pointa. Chcąc iść do kina czy do kawiarni trzeba ponad godzinę jechać roztrzęsionym tramwajem do niedalekiego miasteczka Grimsby, ale i to jeśli idzie o kino nie wiadomo czy nie na próżno, bo przed każdym seansem stoją kolejki, że hej! W dodatku w paradę weszły Święta Wielkanocne: wszystko pozamykane, nic kupić nie można — ani pocztówek świątecznych, ani papierosów. Ulice wyludnione — nudno i pusto.

Na szczęście już ostatnie porcje złomu wędrują z ładowni na nabrzeże. Spokojnie, statecznie, powoli. Ba — u nas w Gdańsku czy Szczecinie w dwa, trzy dni byłoby po wszystkim. Ale angielscy robotnicy nie spieszą się z wyładunkiem. Bo i po co? Wzbogacać kapitalistów i tak już do granic możliwości wyzyskujących siły najemne? Nie dziwimy się angielskim robotnikom portowym, ale mimo woli nasuwa nam się porównanie prężnej, energicznej pracy naszych portów z martwotą i biernością w portach Zachodu.

Nareszcie! Luki pozakrywane, umocowujemy ostatnimi klinami brezenty. Bunkier i woda pobrane. Formalności celno-portowe załatwione. Odbijamy! Przy pomocy holownika przechodzimy do śluzy a ze śluzy wprost w morze. Nadchodzi znienacka wieczór. Znikają za horyzontem światła portu. Na morzu duży ruch — jesteśmy na uczęszczanym szlaku. Gdy już zapadł całkowity zmrok mijają nas dwie duże łajby pasażerskie, całe tonące w świetle. Idziemy coraz dalej w morze. Statków tu coraz mniej. Prócz wachtowych wszyscy „kimają" w najlepsze.

Zrywa się coraz mocniejszy wiatr od dziobu. Źle, jak będzie silniejszy to nam wydatnie zmniejszy szybkość. A to znowu może wpłynąć na obniżenie naszej przeciętnej szybkości kwartalnej, jednego z ważnych punktów międzystatkowego współzawodnictwa. W nocy, gdzieś koło pierwszej, wchodzimy w pas mgły. Wiatr gwiżdże na wantach przy akompania-

mencie syreny ryczącej przeraźliwie co dwie minuty. Rzuca nami solidnie, bo idziemy tylko pod balastem. Mało obciążony kadłub wyprawia niesamowite harce na pieniących się grzbietach. Odbija się to na naszym śnie. Kości poobijane o brzegi koi bolą jak licho. Z żołądkami też nie za bardzo. Na szczęście rano znienacka się wypogadza, słońce z łatwością zwycięża mgłę, wiatr słabnie i wieje teraz dla odmiany z lewej burty.

Dzień ładny, tylko że wiatr zimny. Około południa obserwujemy piękny żaglowiec płynący pod szwedzką banderą. Z początku jest na trawersie naszej prawej burty, potem zmienia kurs i idzie wprost na zachód. Po pół godzinie znika za horyzontem. Rozchodzimy się do swoich zajęć.

W kuchni mówią, że pilota będziemy brali gdzieś około pierwszej w nocy a o godzinie 6-7 będziemy na miejscu. Jak ktoś z marynarzy chce się czegoś dowiedzieć to wali do kuchni — tam są zawsze najświeższe nowiny. Oprócz wiadomości prawdziwych, kuchnia lansuje często przedziwne bujdy, na użytek łatwowiernych. Jak się ktoś złapie — mamy potem kupę śmiechu.

Ale tym razem wiadomości z kuchni były prawdziwe. Następnego dnia o szóstej z rana jesteśmy w Rotterdamie. Stawiają nas na środku kanału między beczkami. Zjawiają się — makler i shipchandler. Wkrótce podpływają barki z węglem i zjawia się potężny dźwig pływający. On to będzie nas ładował. O wpół do ósmej jak zwykle śniadanie i dalej do roboty: odkrywamy luki, wyciągamy bomami rozpornice, sprawdzamy windy. W maszynie pracowite „dzięcioły" już coś tam stukają, wykorzystując postój dla przeprowadzenia jakichś nigdy nie kończących się remontów.

Załadunek idzie znacznie sprawniej niż wyładunek złomu w Imingham Dock. Już następnego dnia po naszym przybyciu oficer dyżurny pisze kredą na tablicy przy trapie: „Statek na wyjściu w morze. Powrót załogi dnia 22. IV. godz. 6 rano".

Do dziewiątej rano 22. IV. statek jest załadowany. Dźwig pracował całą noc i skończył. Maszyna zamówiona na 12. Około południa zjawia się pilot a holownik dobija cichuteńko do burty. Szpringi zrzucone z beczek — odpływamy. Po trzech godzinach marszu kanałem wychodzimy na otwarte morze. Robimy zwrot — kurs na Kanał Kiloński. Jest pochmurno i wieje dość ostry wiatr — oczywiście, jak zwykle, z dziobu.

Za to następny dzień jest od samego rana bardzo ładny: niebo czyste, lekki wiaterek z lewej burty, w południe słońce tak grzeje, że trzeba przy pracy ściągać swetry. Woda spokojna — ledwo, ledwo zmarszczona. Z prawej burty widać brzegi Holandii. Według informacji kuchennej „poczty pantoflowej" mieliśmy być wieczorem w Kilonii. Ale w rzeczywistości byliśmy dopiero w nocy.

Cały ranek mamy wielce urozmaicony: miło płynie się Kanałem. Nie jest on szeroki, tak że ze statku doskonale rozróżnia się sylwetki ludzi jadących i idących brzegiem. Z wielką przyjemnością spoglądamy na lasy, łąki i pola pokryte świeżą zielenią. Oczy przywykłe do widoku tylko wody i nieba — nie mogą się nasycić soczystością barw i obfitością tematów do obserwowania.

Ale w południe kanał się skończył — wychodzimy na Bałtyk. Tak jak wczoraj pogoda była wspaniała, tak dziś — „pod zdechłym azorkiem". Od samego rana pochmurno i mży dokuczliwy kapuśniaczek. Wieje ostry wiatr, naturalnie — z dziobu. Co jakiś czas mijają nas statki. Wśród nich ogromny zbiornikowiec, chyba więcej jak 10 000 ton nośności i z szybkością jakichś 16-17 węzłów. Kuchnia podaje do ogólnej wiadomości: w Sztokholmie mamy być 27. IV. Zobaczymy czy to się sprawdzi.

Zgadza się. Pilota bierzemy 26 w nocy. Rano 27 stoimy przy kei. Znowu odprawa celna, rewizja i wreszcie poczynają ruszać się dźwigi. Następnego dnia wieczorem odchodzimy — do Westeras po ładunek rudy. Sztokholm żegnamy w blaskach zachodzącego słońca. Idziemy fiordami. Spokojna tafla wody pruta dziobem statku tworzy regularne, łagodne fale. Mijamy setki mniejszych i większych wysepek pokrytych przeważnie szpilkowymi lasami. Gdzieniegdzie wśród drzew prześwitują czerwone dachy domków. Stoją one na maleńkich polankach, filigranowe, barwne, otoczone ogródkami. Mamy wrażenie, że jesteśmy Guliwerami w krainie Liliputów. Zapada coraz większy zmrok.

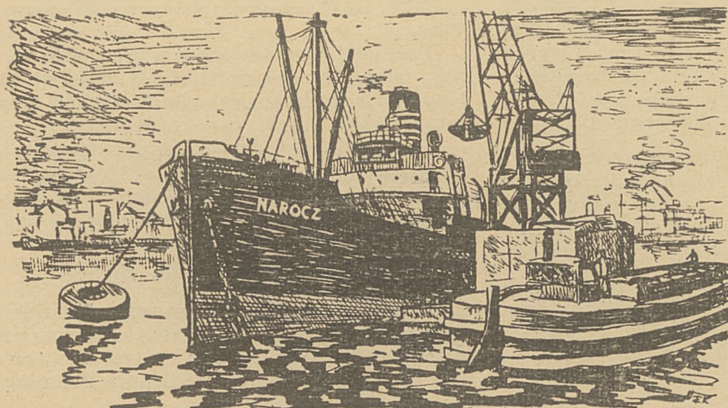
Około drugiej w nocy jesteśmy w Westeras. Od razu zaczynają nas ładować. W ciągu ośmiu godzin „Narocz" siedzi w wodzie po markę Plimsona. Zakrywamy luki po raz nie wiedzieć który i szykujemy się do odejścia. W południe odpływamy. I znów idziemy aż do późnej nocy fiordami. Wreszcie otwarty Bałtyk. Kurs — Gdynia.

Z miejsca zaczyna się taniec. Wieje ostry sztormowy wiatr. Statek ciężko pracuje na fali mając ładunek ciężkiej rudy na samym tylko dnie ładowni a przez to posiadając nienaturalnie obniżony punkt równowagi. Chwieje się gwałtownie na boki, co chwilę też bierze wodę dziobem. Do pomieszczeń na baku nie można się dostać na sucho. Każdego kto usiłuje tam dotrzeć fala moczy nielitościwie po drodze. Uspokaja się to wszystko dopiero następnej nocy nad ranem.

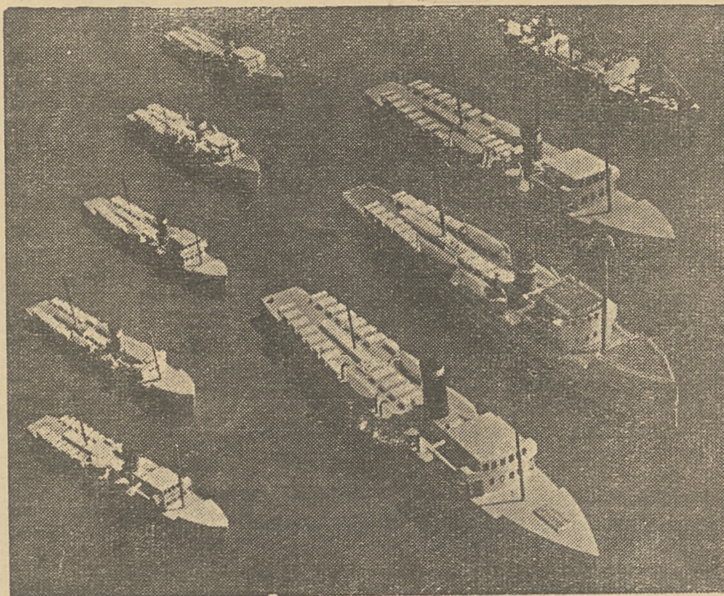
Wiadomość z kuchni: około pierwszej w południe będziemy w Gdyni. Czujemy się już jak w domu. O dziesiątej widzimy Hel — o dwunastej cumujemy w porcie. I znów jeden pracowity rejs za nami.

Trzeba spieszyć się na ląd. Postój krótki — za trzy dni statek z nowym ładunkiem wychodzi w morze. A przecież nie cały czas mamy wolny od służby. Te trzy dni — wiem z doświadczenia przelecą jak z bicza trzasł. Potem znów — Bałtyk, Morze Północne; małe porty i duże; sztormy, mgły, deszcze; dobijanie, odbijanie, klarowanie cum, opukiwanie rdzy, malowanie, ster. Jak długo będziemy w rejsie? Niewiadomo — tramp to nie liniowiec kursujący według godzinowego rozkładu stale na tym samym szlaku. Może za miesiąc będziemy znów w domu, może za dwa. Kto to tam wie. Takie już życie na trampie.

SŁAWOMIR HAWRANEK
s/s „Narocz"



...Wkrótce podpływają barki z węglem i zjawia się potężny dźwig pływający...



Część z pośród modeli nagrodzonych na konkursie „Młod. Żeglarza".

WYNIKI KONKURSU MODELARSKIEGO
„MŁODEGO ŻEGLARZA„

Jakkolwiek ogłoszony w styczniowo-lutowym n-rze naszego pisma konkurs modelarski zawiódł na ogół oczekiwania redakcji z powodu niezbyt wielkiej liczby uczestników — nadesłane modele świadczą o szczerym zamiłowaniu wykonawców a w niektórych wypadkach — o dużych ich zdolnościach modelarskich.

Sąd konkursowy, stwierdziwszy, że część z nadesłanych modeli nie odpowiada warunkom konkursu, część zaś jest wykonana zbyt prymitywnie — postanowił wyróżnić tylko jedenaście spośród nadesłanych prac. Brane były przy tym pod uwagę zarówno sposób wykonania i pomalowania, wierność z oryginałem, stopień trudności jak i wiek uczestników konkursu.

Nagroda w postaci 5-dniowego bezpłatnego pobytu nad morzem przyznana została następującym modelarzom:

A. Za model kutra „Gdy 52" w skali 1:100.
1) Jerzemu Ziółko z Radomia

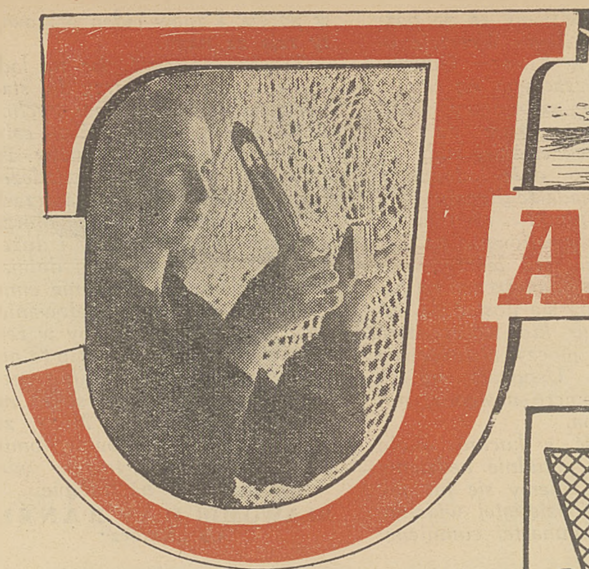
B. Za model rudowęglowca „Sołdek" w skali 1:200
1) Adamowi Kierońskiemu i Janowi Żydkowi z Tarnowa
2) Edmundowi Weissowi z Gniezna

C. Za model „Panny Wodnej" w skali 1:100
1) Antoniemu Forysiowi i Janowi Drwalowi z Tarnowa
2) Romanowi Gwardzikowi z Bydgoszczy
3) Krzysztofowi Grońskiemu z Łodzi

D. Za model „Panny Wodnej" w skali 1:200
1) Bazylemu Wysockiemu z Bydgoszczy
2) Jerzemu Łysakowskiemu z Mgowa
3) Władysławowi Tarasce ze Starej Wsi
4) Ireneuszowi Lauferowi z Ursusa
5) Januszowi Sokołowskiemu z Józefowa.

Nagrodzeni uczestnicy konkursu otrzymają w najbliższym czasie listowne zawiadomienia, zawierające datę i program ich pobytu nad morzem.

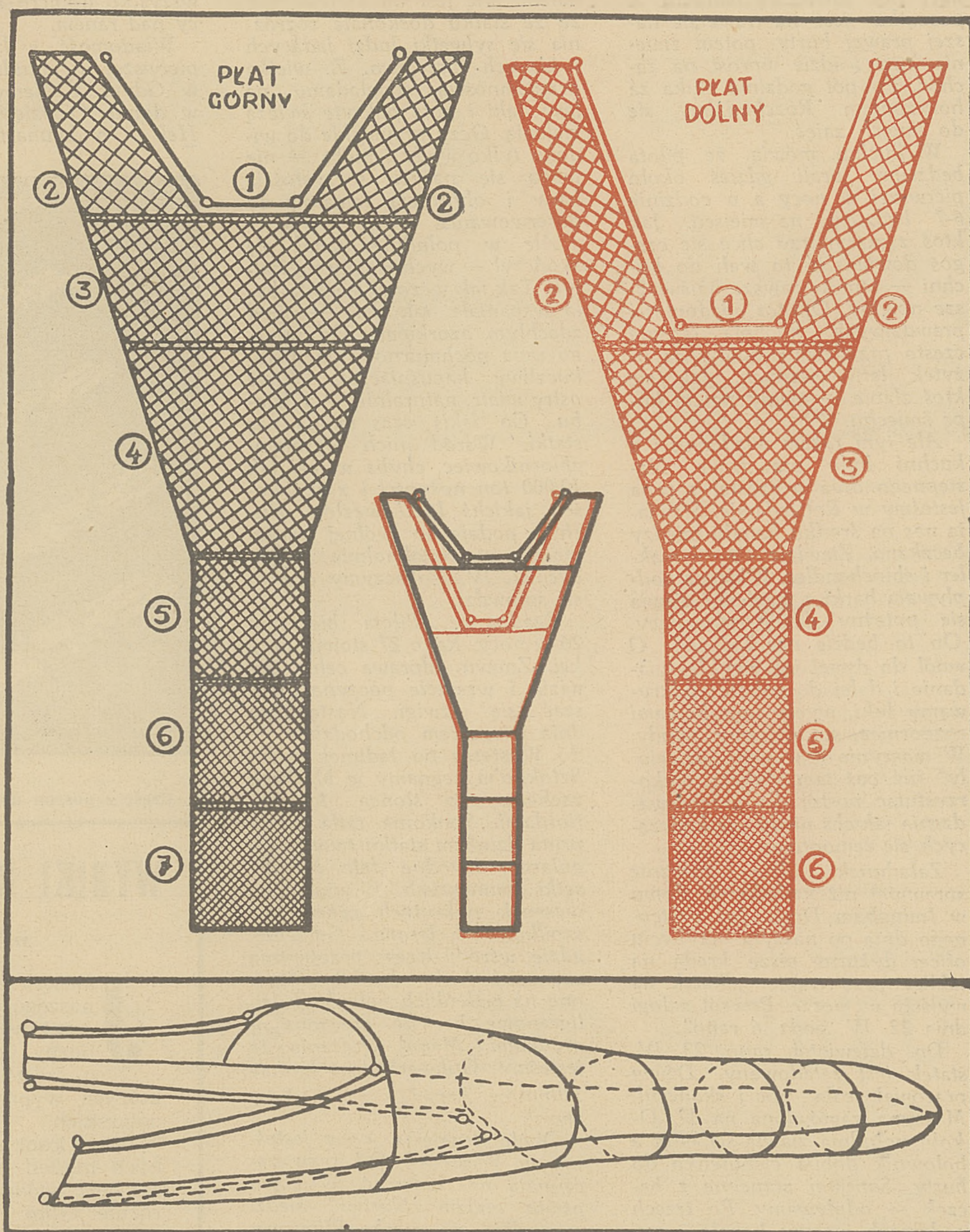
Prócz tego Jerzy Ziółko z Radomia oraz Adam Kieroński i Jan Żydek z Tarnowa (wspólnie) — nagrodzeni zostali dodatkowo 10-tomowymi biblioteczkami morskimi, które zostaną im wręczone w czasie pobytu nad morzem.





JAK powstaje włok

SCHEMAT WŁOKA:



Płat górny: 1 — górnica, 2 — skrzydła górne, 3 — skwer, 4 — gardziel, 5 i 6 — łaty, 7 — worek. Płat dolny: 1 — dennica, 2 — skrzydła dolne, 3 — gardziel, 4 i 5 — łaty, 6 — worek. Mały rysunek w środku przedstawia schematycznie płat górny i dolny nałożone jeden na drugi. U dołu — włok po zmontowaniu; można odróżnić płat górny oraz dolny a także poszczególne ich części, wymienione powyżej.

Jesteśmy w porcie gdyńskim. Dźwigi rozładowują właśnie na wagony kolejowe olbrzymi statek oceaniczny. Przyjrzyjmy się z bliska ładunkowi, na który składa się wielka ilość balotów, wagi ok. 200 kg każdy. Są to białego koloru włókna roślinne. Dotknijcie ich ręką. Włókna są twarde i ostre. Jest to powszechnie używany surowiec do wyrobu lin morskich i sznurów rybackich na włoki traulerowe — sizal.

Rośliną, która nam go dostarcza, jest agawa, odmiana kaktusa. Ojczyzna agawy to Meksyk. Agawa rośnie również w Brazylii, we Wschodniej Afryce i na Jawie.

Sizal, dopiero w czasie ostatniej wojny, na skutek trudności wojennych w dostawie włókna manilli z wysp Filipińskich, stał się najpowszechniejszym surowcem do wyrobu włoków traulerowych. Ogólnie uważa się sizal jako niezupełnie nadający się do produkcji sznurów rybackich i lin. Jego zbytnią twardość i mniejszą moc wyrównuje jednak obfitość i stosunkowo niska cena. Jednakże najlepsze gatunki sizalu pochodzące ze Wschodniej Afryki dorównują zaledwie średnim gatunkom manilli.

A teraz zobaczmy, dokąd jest adresowany pociąg, załadowany sizalem? Lokomotywa już daje sygnał odjazdu! Wsiadajmy i jedźmy! Dokąd? Do Bielska!

TAM GDZIE WRE PRACA DLA MORZA—CHOĆ Z DALA OD NIEGO

Bielski kombinat fabryk powroźniczych szybko wchłania wagony z sizalem. Zacznijmy naszą wędrówkę po fabrykach — od przędzalni.

Maszyny przędzalnicze wysnuwają z bezkształtnej masy włókna sizalowego dowolnej długości przędzę, czyli jakbyście to mogli w mowie potocznej nazwać — nitkę. Przędza jest skręcana w lewą lub w prawą stronę, w różnych grubościach, zależnie od planowanej grubości produktu, do którego ma być użyta.

Chodźmy teraz do liniarni! Widzicie tutaj urządzenia, które skręcają szereg przędz w pokrętki, zwane w języku fabryki — żyłami. Żyły są kręcone w przeciwnym kierunku niż skręt użytej przędzy. Z kolei z żył skręca się liny, splatając je w przeciwnym kierunku, niż skręt żył. Możemy już całą procedurę skrętów ująć w regułę: „przędza prawokrętna, to żyła lewokrętna, gotowa zaś lina — prawokrętna" — i odwrotnie.

A teraz weźcie do ręki którąś z lin. Są one przeznaczone do produkcji włoków. Często nazywają je ze względu na ich miękkość „rybackimi". Wszystkie one są sizalowe, o średnicach od 16 mm do 20 mm, trzyżyłowe bez „duszy"*) lub czterożyłowe z „duszą", prawoskrętne, o splocie b. miękkim (nie trudno je przebić gołym palcem między żyłami). Liny mają różne długości odcinków, zależnie od zamówienia i są związane w tzw. kolie albo buchty. Sprzedaje się je na kilogramy.

Teraz skoro już coś niecoś wiemy o linach wytwarzanych z sizalu, chodźmy do magazynu, gdzie robotnicy pakują do wielkich skrzyń drewnianych równiutkie kłębki sznura rybackiego.

Z tego sznura wyrabia się siatki włoków. Produkowany on jest w kilku grubościach, które wahają się od 1,5 mm do 3,5 mm w średnicy. Cienki i średni jest zawsze trzyżyłowy, zaś grubszy czterożyłowy. Skręt sznura zawsze jest prawy i miękki. Każdy kłębek waży trochę ponad 2 kg.

Patrzcie! Podstawiono wagon, do którego robotnicy ładują skrzynie ze sznurem i wtaczają kolie lin rybackich. Dokąd więc teraz pojedziemy?

Na wagonie jest przylepiona kartka z adresem odbiorcy. Czytajmy: „Gdynia — Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor". Zakłady sieciarskie".

A zatem — wracamy do Gdyni!

Żegnaj nam Bielsko, osnute chmurami dymów zapracowanych fabryk! Żegnajcie dzielni robotnicy, którzy na codzień morza nie oglądacie, ale codziennie dla niego pracujecie!

*) „Duszą" nazywamy tę jakby cieńszą żyłę, która biegnie w środku wzdłuż całej liny jako jej rdzeń.

CZARODZIEJSKIE RĘCE POLSKICH DZIEWCZĄT

Teraz wprowadzimy Was do tkalni Zakładów Sieciarskich „Dalmoru"! Pracuje tu wiele młodych dziewcząt, które ręcznie wyrabiają poszczególne części włoków.

Zwróćcie uwagę na rytmiczny ruch ich prawic, uzbrojonych w płaskie drewienka z nawiniętym sznurem! Drewienka te, wykonane z elastycznego drzewa, nazywają się igłami sieciarskimi. Tkaczki wiążą szereg węzłów tzw. traulerowych, tworzących oczka siatki, a wielkość oczek regulują odpowiednim klockiem („szpulą"), trzymanym w lewym ręku. Część kobiet zwana nawijaczkami, przygotowuje tkaczkom igły, nawijając je sznurem z kłębów. Chodzi tu o ciągłość pracy i tempo.

Na pewno zauważyliście, że prawie każda z tkaczek wiąże swoją część włoka z różnej grubości sznura i o różnej wielkości oczek. Obecnie tkają one elementy do włoka śledziowego, w którym wielkość oczek zmniejsza się od 15 cm u czoła sieci do 4,5 cm przy jej końcu. Grubość sznura natomiast zwiększa się stopniowo, tak że koniec sieci jest najmocniejszy.



...Zwróćcie uwagę na rytmiczny ruch ich prawic, uzbrojonych w płaskie drewienka z nawiniętym sznurkiem...

fot. K. Komorowski

Niejeden z Was zadaje sobie zapewne pytanie — czy nie wynaleziono jeszcze maszyn, które mogłyby zastąpić pracę rąk kobiecych? Otóż takich maszyn nie ma! Pracę sieciarek zastąpić jest bardzo trudno, ponieważ musi być ona wykonana „z głową". Zaraz to wyjaśnię. Widzicie na rysunku, że poszczególne elementy włoka mają różne kształty. Jedne, jak worki i łaty, są prostokątne. Drugie, jak gardziele i skwery, przypominają trapezy foremne. Ostatnie zaś, jak skrzydła dolne i górne, to równoległoboki skośne. Chcąc nadać te kształty tkanym częściom, sieciarki muszą stosować we właściwych miejscach „kryzę" lub „redukcję". „Kryza" jest to nadrabianie ilości oczek w rzędzie, w stosunku do poprzedniego. „Redukcja" zaś jest zmniejszaniem ilości oczek. W różnych typach sieci stosuje się różne „kryzy" i „redukcje". Zawsze są one robione przy krawędziach siatek, kiedy tkaczka zmienia kierunek powstawania nowych oczek — z lewa ku prawej i odwrotnie. Stąd rozumiecie już, że kobiety muszą bez przerwy liczyć rzędy i oczka. Praca ich jest ciężka i odpowiedzialna, bo jedna omyłka może spowodować zepsucie całego elementu. Zanim zajdziemy do montowni, spójrzcie na ręce kobiet. Gdyby nie skórzane palce ochronne, to sizal, który nie darmo nosi nazwę włókna twardego, zdarłby skórę z dłoni do krwi. Na zakończenie naszego pobytu w tkalni, dowiedzcie się, że te młode dziewczęta pracują dopiero od roku w tym nowym w Polsce zawodzie, a już potrafiły dorównać swoją wydajnością najwyższym normom zagranicznym.

Z TAJEMNICZYCH GARDZIELI I ŁAT – POWSTAJE PRZEMYŚLNA PUŁAPKA

Montownia znajduje się w identycznej sali o piętro niżej. Pracują w niej mężczyźni — sieciarze. Praca ich polega na zeszywaniu elementów w wielki wór włoka, o bardzo rozszerzonym wlocie i stosunkowo wąskim zakończeniu. Włok, który w przyszłości będzie w stanie złowić w jednym zaciągu nawet 15 ton śledzia, musi być wzmocniony linami wzdłuż zeszycia płatu górnego z dolnym. Wejdźmy i podejrzyjmy pracę sieciarzy.

Uwaga! Proszę się odsunąć spod tego otworu w suficie!. Zaraz spadnie tędy z tkalni deszcz gotowych elementów do nowego włoka. Oto już są. Monterzy zaczynają pracę od zeszycia dwóch płatów włoka (sam koniec sieci) w jedną całość. Teraz rozciągają dwie liny sizalowe o średnicy 16 mm wzdłuż całej sali na wysokości piersi. Dwóch chwyta przygotowane przez praktykantów igły ze sznurem i zszywa górny płat z dolnym, chwytając po pięć oczek krawędzi. Szybkie ruchy igieł łączą szeregiem węzłów tzw. wyblinkowych tkaninę siatek z liną w mocny, gruby szew. Dwóch innych sieciarzy zszywa następujące po sobie elementy w jednolitą, coraz bardziej się wydłużającą całość. Po dwóch łatach, licząc od końca, następuje gardziel. Górny płat sieci przedłuży jeszcze skwer, zakończony parą krótkich skrzydeł górnych. Do dolnej gardzieli przyszywają monterzy przy jej zewnętrznych krawędziach długie skrzydła dolne. Skrzydła górne z dolnymi są łączone ze sobą i z liną wzmacniającą. Teraz trzeba na koniec sieci doszyć ciężki, z podwójnego sznura wykonany worek, a na czoło dwie specjalne liny, zwane dennicą i górnicą. Obie one wzmacniają i ochraniają przed podarciem czołowe krawędzie włoka. Lina górna składa się z trzech odcinków „herkulesa" i jej długość decyduje o typie i rozmiarze włoka. Lina denna składa się również z trzech kawałków liny, ale stalowej. Stalówki są owinięte starymi linami sizalowymi, aby nie wrzynały się w miękkie dno morza przy holowaniu włoka przez trauler.

Dennice i górnice przygotowują dla monterów — taklarze, tj. specjaliści od robienia splotów na linach. Pracują oni w specjalnie urządzonym warsztacie. Do ich zadań należy również wpleść kausze w zewnętrzne zakończenia górnic i dennic, aby rybacy mogli połączyć włok z kablami holowniczymi traulera.

Do rampy montowni podjeżdża tyłem auto ciężarowe. Na pewno zabierze sieć na trauler. Spójrzcie jak sprawnie ręce sieciarzy przerzucają tego ważącego ponad 300 kg i długiego na 45 m „węża" na samochód. Już gotowe! Wsiadajcie! Pojedziemy razem z włokiem.

SZCZĘŚLIWEGO POŁOWU!

Rybacy przyjmują sieć. Zaraz wezmą się do jej uzbrojenia. Już wyciągają okrągłe, aluminiowe pływaki, które przyszyją do górnicy, aby sieć w morzu otwierała się szeroko. Bosman smaruje łojem linkę, która specjalnym węzłem kodentowym będzie zamykała worek włoka uniemożliwiając ucieczkę złowionym śledziom. Dwaj rybacy przyszywają pod dolną część worka ochraniacze ze starych kawałków sieci, aby obciążony rybą nie przetarł się o dno.

Jeszcze wiele pracy włoży załoga, aby dostosować sieć do celu, któremu ma ona służyć — do połowu śledzi z dna Morza Północnego.

A gdy już będzie ona gotowa, gdy przygotowane będą kable holownicze, rozpornice, klamra i wszystko co tam jeszcze trzeba — włok zwinięty w staranny rulon podwieszony zostanie na naglach po wewnętrznej stronie prawego nadburcia. Sam koniec, potężny wór — podciągnięty na maszt — przymocowany zostanie do wanty. W tym stanie włok odbędzie swój rejs na tereny połowów.

✲

Poznaliście już całą historię powstawania włoka. Wiecie jak z niewinnego włókna sizalowego powstaje dzięki pracy i pomysłowości człowieka, groźna pułapka dla ryb. Ta praca naszych robotników i robotnic nie idzie na marne! W zamian rybacy przywożą nam ulubiony przysmak — śledzie!

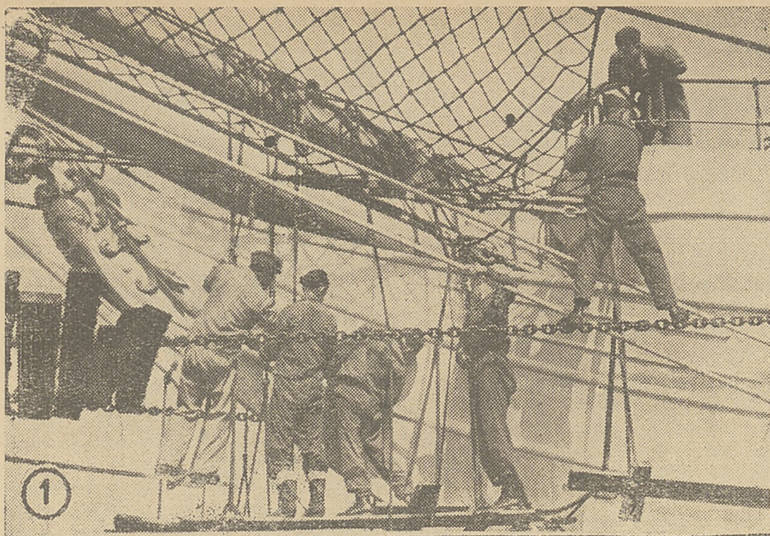
Trauler rzuca już cumy i manewruje ku wyjściu z basenu. Pożegnajmy rybaków skandując chórem: „Życzymy Wam dobrego wiatru i szczęśliwego połowu!"

TADEUSZ WIELOCHOWSKI

Gotowy włok „wędruje" z montowni „Dalmoru" na pobliskie nabrzeże, gdzie go już oczekuje załoga traulera.

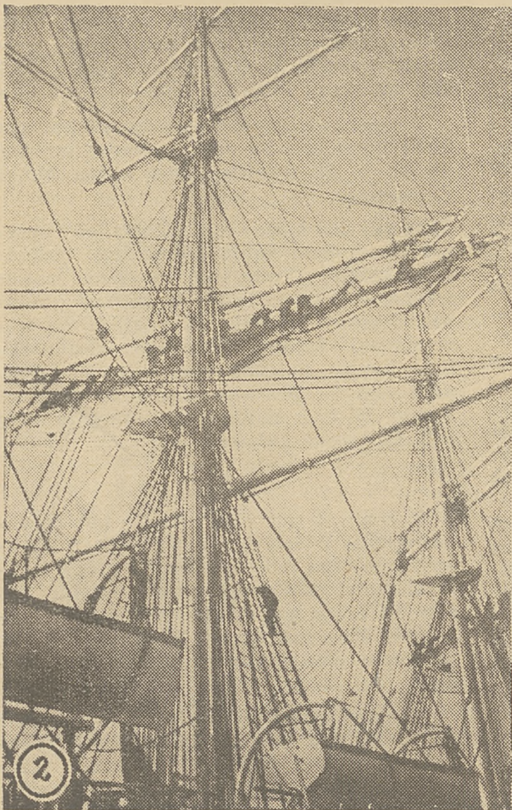
fot. K. Komorowski







PŁYWA
PCV



Co to za nowa instytucja? — zapytacie. E, nic nowego. Po prostu uczniowie szkół PCWM „wyszli" — jak to się mówi — na morze. Wyszli? A tak — tylko nie na własnych nogach, a na jednostkach szkolnych. Na małych i na wielkich; daleko i trochę bliżej. Ale wszystko pływa: rybacy, jungowie... Tylko biedni uczniowie Szkół Morskich muszą się jeszcze męczyć nad książką. Ale i na nich przyjdzie czas.

Pływają więc chłopcy z PCWM; opala ich słońce, owiewają wiatry morskie. Młode wilczki stają się powoli wilkami morskimi.

A ile trzeba się było przedtem napracować! Doprowadzić statki szkolne — po zimowej przerwie — do stanu „kwitnącego" — to naprawdę ciężka robota. Ale młode ręce uczniów nie boją się pracy; tym bardziej, że należyte i szybkie wykończenie prac — to jedno z licznych zobowiązań i czynów dla uczczenia Święta 1 Maja.

Trudno pisać o tych licznych pracach, jakie trzeba było wykonać. Powiemy tylko o niektórych — i to za pomocą fotografii. Zaczniemy od naszej największej, najpiękniejszej jednostki... Dużo tych „naj" można by pisać o „Darze Pomorza", pięknej fregacie szkolnej. No i o jej dzielnej załodze uczniowskiej: że najlepiej się sprawuje, że tylko myśli o tym, jakby upiększyć swój statek, że wcale nie marzy o wyjściu na ląd, że nie patrzy na piękne gdynianki, a zakochana jest tylko w swojej dumnej fregacie. Chyba dosyć, bo jeszcze gotowi jesteście mi nie wierzyć, że załoga „Daru" jest taka idealna. Ale i o mniejszych jednostkach też coś trzeba powiedzieć.

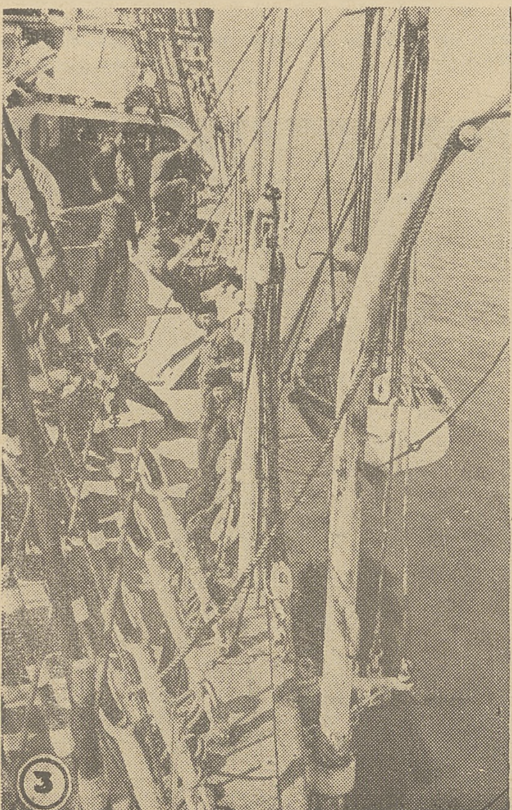
A więc piękny szkuner szkolny „Zew Morza" też wszedł już dawno do kampanii. Liczne szalupy żaglowe i wiosłowe, prują szare fale naszego morza. Jednym słowem: pływamy!

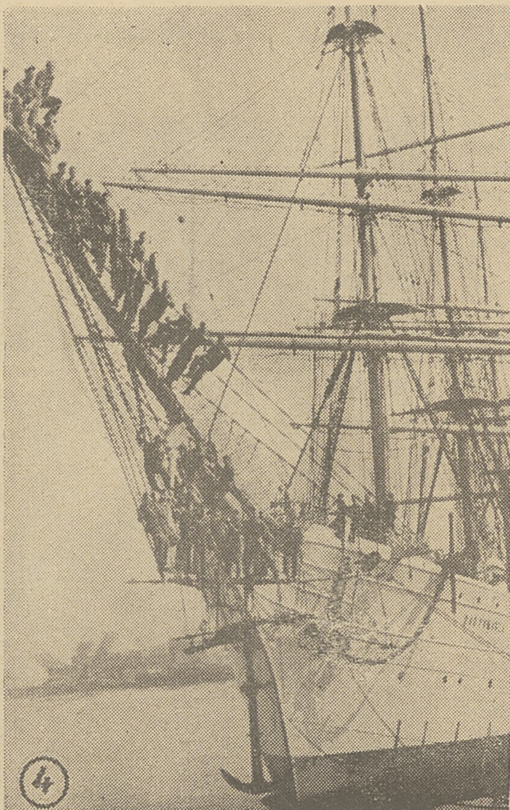
„Dar Pomorza". Maszty, rej
Tu trzeba malować, tam znów
czać" pokostem — a tam „wyw
więc biedni jungowie burty (fot.
lub też przeprowadzają ćwiczeni
niu szalup (fot. 3). Ale później
wyraz twarzy" fotografowi p. J
już o tym, że zapach smakowi
kim" uśmiechem najbardziej p
5). Wiara marynarska ma zawsz
nić mili Czytelnicy, że służbowy
tany niż ten, który ogłasza z
Naprawdę!

Ale nie tylko mięśnie rąk, n
uczniowie. Od czasu do czasu
ducha — mówią — i najmądrze
drzejsi — naturalnie w swoim
jakim pięknym „stole" pracują.
dre miny (fot. 12).

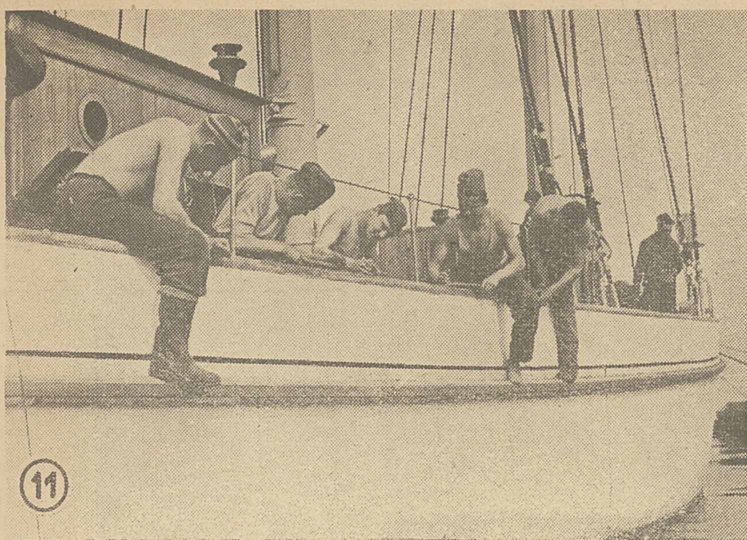
A teraz przerzućmy się na

Nie jest on duży, ale to wc
nim mało. Bo to trzeba i burty









(11)



(10)

VAJĄCE
CWM

aszty, reje; liny, bloki; pokład, burty... am znów farbę skrobać. Tu „zapuszam „wywabiać" tłuste plamy. Malują burty (fot. 1), biegają po rejach (fot. 2) ą ćwiczenia w opuszczaniu i podnosze- e później jak miło zrobić „przyjemny fowi p. Januszowi (fot. 4). Nie mówiąc smakowitego obiadu rozjaśni „szeroardziej ponure i pirackie twarze (fot. ma zawsze apetyt i mogę Was zapew- służbowy niosący obiad jest milej wigłasza zbiórkę do... czyszczenia zenz.

nie rąk, nóg i brzucha wyrabiają sobie lo czasu myślą też o głowie. Coś dla ajmądrzejsi redagują gazetkę (najmą- w swoim mniemaniu). Zauważcie, na pracują. I jakie mają naprawdę mą-

y się na drugi statek — „Zew Morza".

ale to wcale nie znaczy, że roboty na a i burty wyskrobać (fot. 11) i pomalować co potrzeba (fot. 6). Zwróćcie uwagę z jaką powagą maluje mały Janek S. swój statek. To nic, że jest najmłodszym uczniem na statku. Robotę robi dobrze!

Jego koledzy też się zwijają: malują maszty, bomy (fot. 7).

No, a co to jest na fotografii 8? Bukszpryt „Zewu Morza". A co robi ten uczeń? Czy też się zwija? Nie, on zwija żagiel — zwany kliwrem. Prawda, że ładnie to robi?

No, a później przychodzi upragniona chwila: wyjście w rejs zagraniczny. Statki z młodymi uczniami pójdą w świat. Powiedzą w obcych portach swoim wspaniałym wyglądem i niemniej wspaniałą postawą uczniów o osiągnięciach Polski Ludowej, o jej młodzieży, o wysokim szacunku, jakim się cieszą u nas w kraju ludzie pracy, o współzawodnictwie.

W portach zachodnich będą mieli nasi chłopcy możność porównać nasz rozmach i zwiększanie się naszej produkcji — z zastojem w przemyśle państw marshallowskich i bezrobociem.

Trzeba też kilka słów powiedzieć o najmniejszych, ale bardzo ważnych jednostkach szkolnych — o szalupach.

Czuję, jak zazdrościcie tym uczniom, którzy z „wiatrem w zawody" płyną na pięknych barkasach! (fot. 9). No, tym na fot. 10 zazdrościcie na pewno mniej. Ale wiosłować też trzeba. Nie samym wiatrem marynarz żyje.

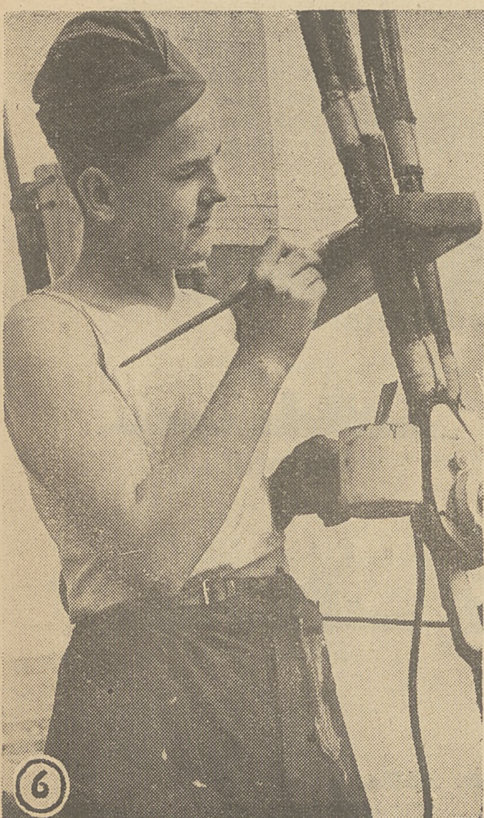
Obejrzyjcie sobie jeszcze raz wszystkie fotografie. Urozmaicone jest życie w kampanii szkolnej — ale bardzo pracowite. Kto z Was pracy się nie boi — a chce do nas przyjść — temu życzymy powodzenia w ośrodkach szkoleniowych Ligi Morskiej. Niech Wam tam wiosła lekkie będą!

B.

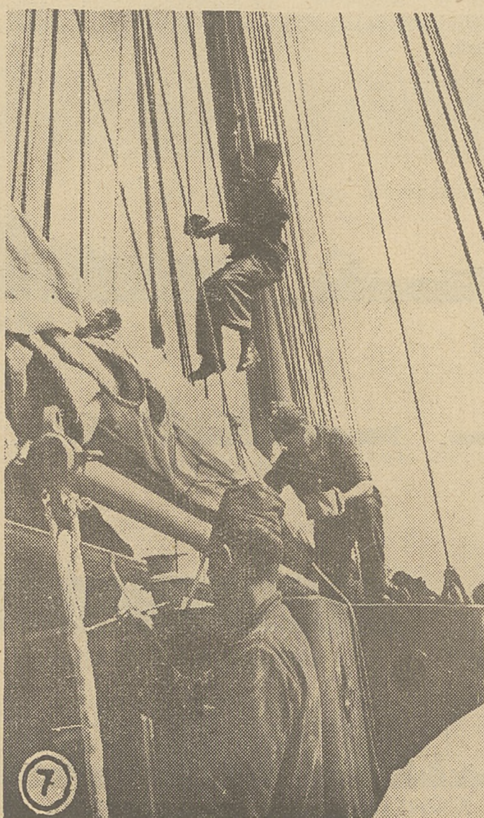
fot. WAF-Uklejewski (5), K. Komorowski (7).



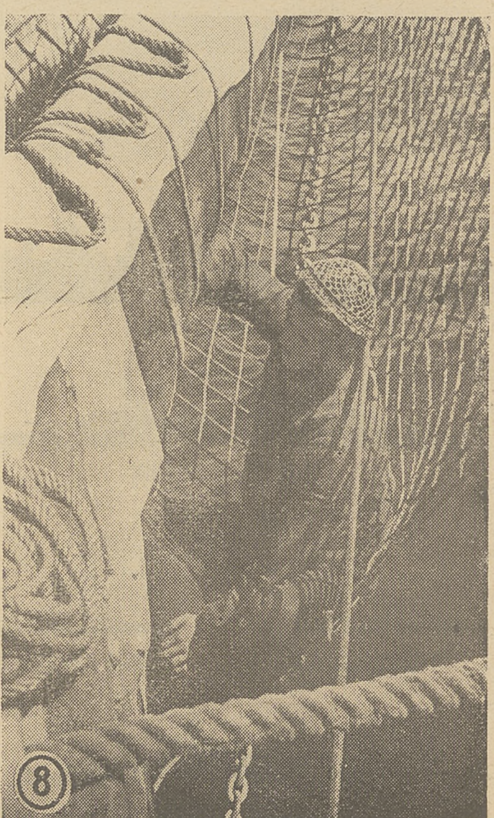
(9)



(6)



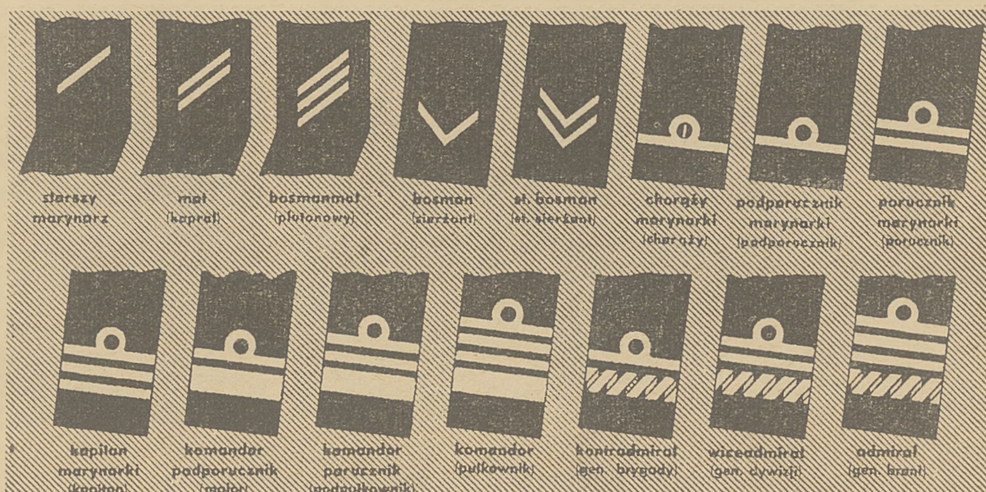
(7)



(8)

ELEMENTARZ MORSKI (4)

MARYNARKA WOJENNA



Odznaki stopni podoficerskich i oficerskich w Polskiej Marynarce Wojennej.

I. ZADANIA I ORGANIZACJA

Marynarka Wojenna jest częścią składową sił zbrojnych, równorzędną z wojskami lądowymi i powietrznymi. Podczas pokoju **ochrania** morską działalność gospodarczą państwa, podczas wojny — **zwalcza** nieprzyjaciela na morzu niszcząc jego okręty i transporty morskie, **zabezpiecza** własne linie komunikacyjne oraz **współpracuje** z resztą sił zbrojnych w walce o wybrzeże.

Trzonem marynarki wojennej jest **flota**, poza tym w skład jej wchodzi **lotnictwo morskie** — współdziałające ściśle z flotą oraz **oddziały nadbrzeżne** — służące do obrony baz morskich i portów.

Flota składa się z okrętów wszelkiego rodzaju z których mniejsze grupowane są w **dywizjony** i **flotylle**, a większe — w **eskadry i dywizje.** W marynarkach większych mocarstw wyodrębnione są osobne **samodzielne floty** operujące na powierzonych im obszarach morskich np. Flota Czarnomorska ZSRR.

Punktem oparcia dla floty są **bazy morskie.** Nazwą tą obejmujemy port wojenny, przyległe doki, stocznie i warsztaty, magazyny, zbrojownie, koszary itp. urządzenia potrzebne do utrzymania w pełnej gotowości okrętów, ich uzbrojenia i załóg.

II. OKRĘTY

Okrętami nazywamy jednostki przeważnie uzbrojone pływające pod banderą wojenną i dowodzone przez oficerów marynarki wojennej. Nazwa „okręt" nie przysługuje więc np. motorówkom lub holownikom marynarki wojennej, podnoszącym jej banderę, ale nie dowodzonym przez oficerów. Natomiast okrętem będzie żaglowiec szkolny marynarki wojennej, choć nie jest uzbrojony.

Polskie okręty oznaczone są skrótem **O.R.P.**, co znaczy „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej".

Rozróżniamy następujące rodzaje nowoczesnych okrętów wojennych:

1) **pancerniki** — kolosy używane przede wszystkim w rozstrzygających spotkaniach z głównymi siłami nieprzyjaciela i w wielkich operacjach desantowych,

2) **lotniskowce** — atakujące nieprzyjaciela swoimi samolotami lub towarzyszące eskadrom i konwojom dla zapewnienia im ochrony w powietrzu,

3) **krążowniki** — zwalczające komunikację nieprzyjaciela i zabezpieczające własną oraz towarzyszące głównym siłom tj. pancernikom i lotniskowcom.

4) **niszczyciele** — szybkie jednostki lekko ale wszechstronnie uzbrojone, zdolne do wykonywania najróżnorodniejszych zadań (daleki patrol, ochrona eskadr i konwojów, wspieranie desantów, przeprowadzanie ataków torpedowych),

5) **okręty podwodne** — atakujące z podmorskiej zasadzki okręty i komunikację nieprzyjaciela (okręty podwodne mogą także pełnić funkcję stawiaczy min, transportowców i ukrytych zwiadowców),

6) **eskortowce i patrolowce** — broniące konwojów przed okrętami podwodnymi i lotnictwem oraz czuwające wzdłuż wybrzeży (slupy, awiza, kanonierki, fregaty, korwety, patrolowce i ścigacze przeciwpodwodne)*),

7) **torpedowce i ścigacze torpedowe** — niewielkie o ograniczonym zasięgu, wyspecjalizowane w nagłych atakach torpedowych przeprowadzanych zespołowo,

8) **minowce** — specjalnie budowane wzgl. przystosowane do stawiania min (stawiacze min) lub ich usuwania (trałowce),

9) **desantowce** — specjalnie budowane do atakowania wybrzeży przez dowożenie wojska i uzbrojenia na sam brzeg i zapewnienia ochrony ogniowej podczas desantu,

10) **okręty i statki pomocnicze** — transportowce zwykłe i przystosowane do przewozu samolotów, wodnosamolotów lub łodzi desantowych, zbiornikowce, holowniki, lodołamacze, pływające doki i warsztaty, okręty-bazy, okręty-szpitale, ratownicze, hydrograficzne, okręty-cele, stawiacze zagród, żaglowce szkolne itp.

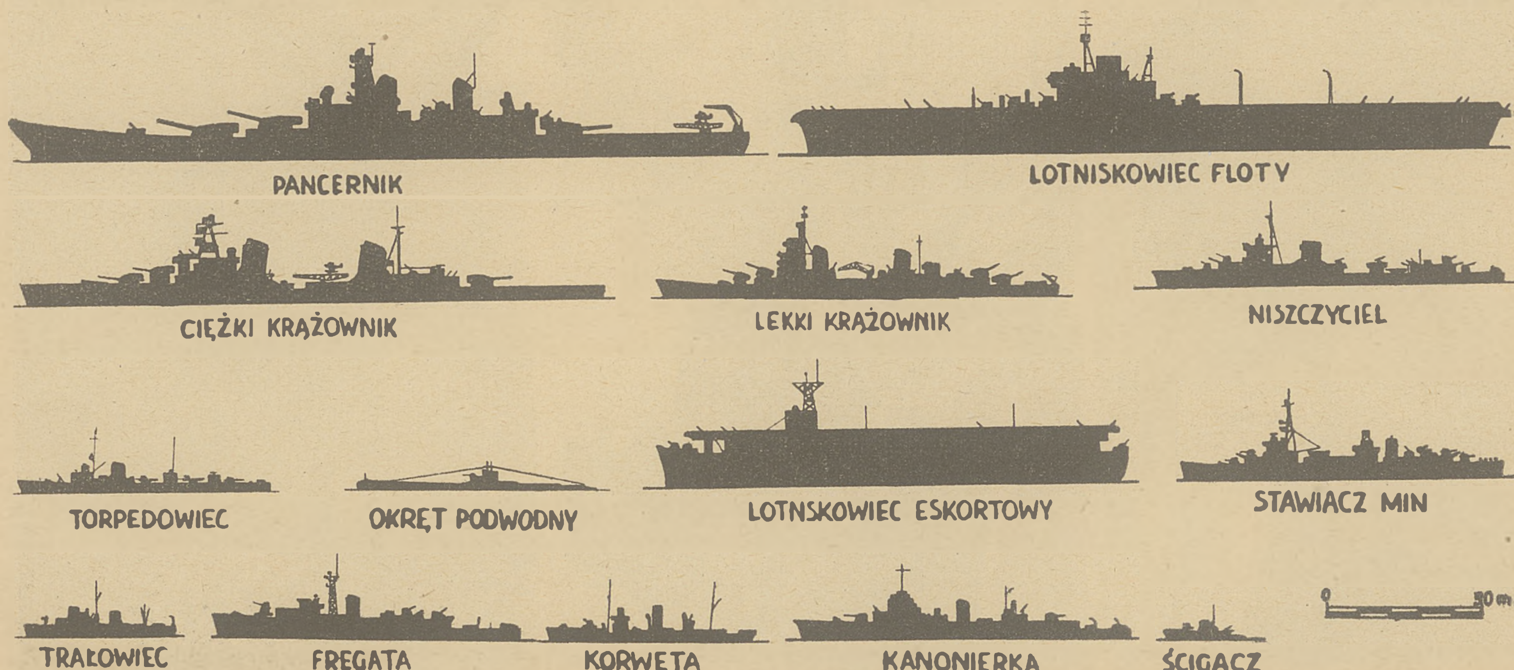
Z użycia wychodzą niewielkie pancerniki obrony wybrzeży, rzadko też spotyka się pływające baterie — monitory.

Wielkość okrętów mierzymy ich wypornością tj. masą wody wypartej przez zanurzoną część kadłuba wyrażoną w tonach i równającą się (na zasadzie prawa Archimedesa) masie całego okrętu.

Wyporność tzw. „waszyngtońską" obliczamy dla okrętu bez zaopatrzenia; wyporność całkowitą — dla okrętu w pełnej gotowości bojowej (z paliwem i amunicją). Jest ona około 20% większa od wyporności waszyngtońskiej, którą będziemy poniżej podawać.

Największe pancerniki i lotniskowce posiadają 45 000 ton wyporności, krążowniki ciężkie i lekkie — 3 000 do 15 000 t, niszczyciele — 1 200 do 3 000 t, okręty podwodne do 3 000 t, slupy, awiza i fregaty 1 000 do 2 000 t, kanonierki — od 200 do 2 000 t, korwety, torpedowce i patro-

*) Slupy, awiza i kanonierki pełnią także b. często samodzielną służbę w koloniach, gdzie spełniają w miniaturze rolę krążowników.



łowce — poniżej 1 000 t, ścigacze nie przekraczają 100 t, stawiacze min osiągają do 5 000 a trałowce 1 000 t. Dużą rozpiętość wyporności widzimy u desantowców 8 do 1 500 t. Wielkość okrętów i jednostek pomocniczych nie może być ujęta jedną formułą ze względu na ich różnorodność.

W walce na morzu decydujące znaczenie ma **szybkość** okrętu. Największą szybkość, przekraczającą 50 węzłów rozwijają małe ścigacze, do 45 węzłów dochodzi szybkość niszczycieli posiadających turbiny o mocy do 80 000 KM, krążowniki osiągają do 40 w., największe pancerniki i lotniskowce (ponad 200 000 KM) — 35 w.; okręty podwodne mogą obecnie płynąć z szybkością powyżej 20 w. pod wodą i na powierzchni. Inne rodzaje okrętów poruszają się w granicach 10—25 w.

III. UZBROJENIE

Najstarszą bronią na morzu jest **artyleria.** Największe pancerniki jako broń główną mają działa o kalibrze 381 do 406 milimetrów, tj. tyle wynosi średnica pocisku o wadze ponad 1 000 kg wystrzeliwanego po torze płaskim na odległość około 40 km, a po torze stromym na 80 km i dalej. Poza tym mają dziesiątki dział mniejszych kalibrów.

Ciężkie krążowniki mają kaliber dział od 180 do 203 mm, lekkie krążowniki od 140 do 155 mm, niszczyciele 100 do 150 mm. Działa tego kalibru i mniejsze spotykamy na okrętach podwodnych oraz innych rodzajach okrętów.

Ciężkie działa ustawiane są również na bateriach nadbrzeżnych dla obrony baz i wybrzeży.

Wszystkie okręty bez względu na rodzaj wyposażone są w szybkostrzelne **działa przeciwlotnicze** o kalibrach od 20 do 150 mm.

Nieodłącznym sprzętem artyleryjskim są przyrządy do celowania i kierowania ogniem tym bardziej skomplikowane im kaliber, a więc i donośność dział jest większa.

Nieco podobną do artylerii bronią są **pociski rakietowe** różnych rozmiarów, wyrzucane zarówno z większych okrętów jak i małych.

Torpedy czyli pociski podwodne z własnym napędem (śruby poruszane sprężonym powietrzem lub prądem z akumul.) o szybkości do 50 w. i o kalibrze 45 cm do 63 cm, wyrzucane są do widocznego celu przez okręty podwodne, niszczyciele, torpedowce, ścigacze torpedowe, a także przez samoloty.

Miny z ładunkiem przec. do 300 kg materiałów wybuchowych nie posiadają napędu i czyhają w wodzie na przeciwnika, wybuchając przy uderzeniu lub przy zbliżaniu się statku pod wpływem oddziaływania magnetycznego jego kadłuba, dźwięku wydawanego przez śrubę okrętową lub spiętrzenia wody. Rozstawianiem ich zajmują się stawiacze min, niektóre odmiany okrętów podwodnych, niszczyciele, niektóre lżejsze krążowniki, a także samoloty. Uprzątanie i niszczenie min jest zadaniem trałowców.

Do zwalczania okrętów podwodnych stosuje się **pociski** i **bomby głębinowe**, wybuchające przy zetknięciu z kadłubem okrętu podwodnego (pociski) lub na dowolnie wyznaczonej głębokości (bomby). Posługują się tą bronią eskortowce, patrolowce, niszczyciele, krążowniki i ścigacze przeciwpodwodne.

Do wykrycia celu pod wodą służą **aparaty podsłuchowe.**

Samoloty lotnictwa morskiego rzucają oprócz torped **bomby** lotnicze różnych rodzajów oraz pociski rakietowe.

Przeciwko tym wszystkim środkom walki stosuje się na niektórych okrętach odpowiednie urządzenia obronne jak **pancerz,** który ma chronić przed pociskami i bombami. Na pancerniku grubość jego na burtach dochodzi do kalibru dział głównych, na ciężkich krążownikach wynosi około 150 mm, na lekkich około 80 mm. Na niszczycielach i pozostałych rodzajach okrętów pancerza nie ma i bronią ich staje się szybkość i zwrotność, utrudniająca celowanie i trafienie. Jako obronę wszystkie okręty stosują odpowiedni manewr i **zasłony dymne.** Okręty w bazach bronione są przed atakami podwodnymi i ścigaczami przy pomocy **zagród** (bonów) z belek lub stalowych sieci. Poza tym sposobem obrony jest także sama konstrukcja kadłuba okrętowego, dzielonego na liczne przedziały, celem zapewnienia pływalności na wypadek trafienia i zalania wodą jednego lub kilku przedziałów. Niezbędnym sprzętem na każdym okręcie są środki i urządzenia przeciwpożarowe i obrony przeciwawaryjnej.

IV. PERSONEL

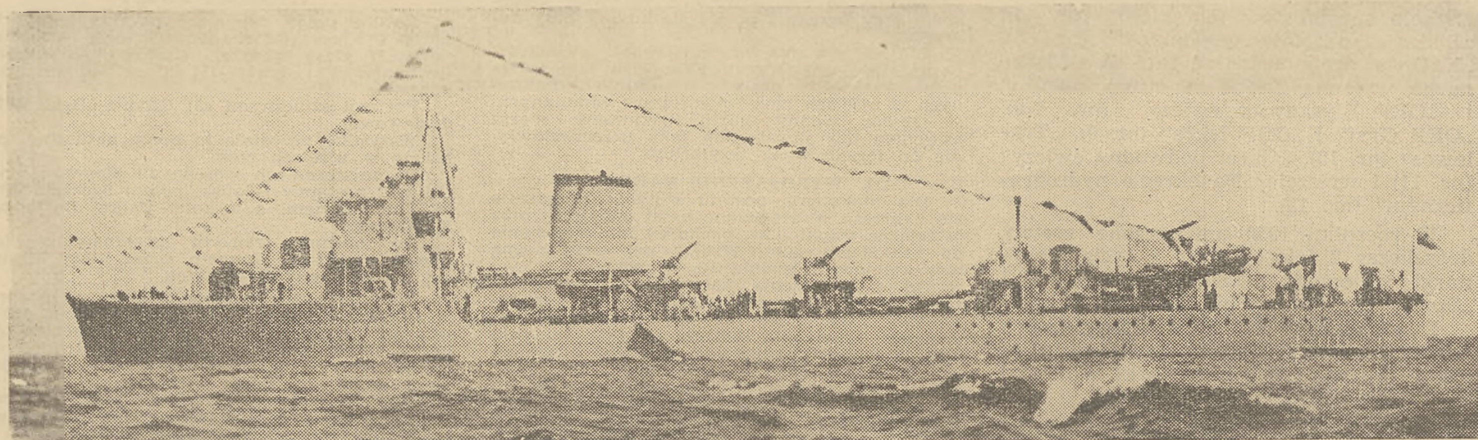
Personel marynarki wojennej dzieli się na **personel pływający** tj. załogi okrętów i statków, **personel latający** — załogi samolotów i wodnosamolotów lotnictwa morskiego i **personel nadbrzeżny** — obsadę baz.

Niezależnie od tego przeprowadzić można podział całego personelu marynarki wojennej na marynarzy (szeregowców), podoficerów i oficerów.

Ze względu na wielką ilość różnych, nieraz bardzo skomplikowanych urządzeń, które muszą być obsługiwane z niezachwianą pewnością — personel marynarki wojennej szkolony jest w najróżniejszych **specjalnościach.**

Dokładne instrukcje i regulaminy służby zapewniają zgrane współdziałanie załogi.

Całością skomplikowanych spraw marynarki wojennej kieruje jej **dowódca,** mając do pomocy **sztab,** złożony z oficerów wszelkich specjalności oraz **aparat administracyjno-techniczny.**



Polski niszczyciel ORP „Błyskawica"

ZADANIA

1. Jakie są różnice między pancernikiem a krążownikiem?

2. Czym się różni trauler od trałowca?

3. W jaki sposób Związek Radziecki dopomógł w tworzeniu się polskiej Ludowej Marynarki Wojennej?

4. Narysuj sylwetkę niszczyciela

4

województwo

nazwisko i imię

adres

data urodzenia

Czy składałeś podanie o przyjęcie do szkolnictwa morskiego i jaką szkołę obrałeś? Gdzie i kiedy stawałeś na komisję selekcyjną i czy masz już przydział do ośrodka LM?

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (8)

TEMAT VIII

MARYNARKA WOJENNA

Na zakończenie kursu korespondencyjnego, który zapoznał uczestników z najważniejszymi przejawami pracy na morzu, zajmiemy się marynarką wojenną, pod ochroną której działalność gospodarcza morska może się spokojnie rozwijać. Niejeden z Was pragnie wstąpić do marynarki wojennej, niech więc choć pokrótce zorientuje się w tym wszystkim, co jej dotyczy.

Ponieważ ten sam temat jest jednocześnie omawiany w kursie elementarnym w artykule na poprzedniej stronie, nie będziemy — celem uniknięcia powtarzań — podawać planu tematu, jak to robione było dotychczas. Plan ten znajdziecie w innej nieco postaci właśnie na poprzednich dwóch stronach.

Dla dawnych uczestników naszego kursu nie wystarczy jednak tak zwięzłe ujęcie, niech więc własnym wysiłkiem uzupełnią go szczegółami, o które wcale nie trudno.

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

Każdy numer „Młodego Żeglarza" przynosi wiadomości o marynarce wojennej. Posiadacze rocznika 1949 znajdą całokształt popularnej wiedzy o marynarce wojennej w następujących artykułach:

„Organizacja Marynarki Wojennej" (nr. 1/2), „U kursantów w O.S.M.W." (nr. 3), „Szkoła specjalistów morskich" (nr. 4), „Rodzaje okrętów wojennych" (nr. 5), „Kąśliwe drobnoustroje" (nr. 6), „Marynarka wojenna ZSRR na straży pokoju" i „ORP Błyskawica ćwiczy" (nr. 7/8), „ORP Gryf" i „ORP Iskra" (nr. 9), „Trałowce" (nr. 10), „Okręt podwodny ćwiczy" (nr. 11) i wreszcie „Na okręcie hydrograficznym" (nr. 12).

W roczniku 1950 umieszczone zostały dotychczas 2 fotoreportaże z życia marynarki wojennej: „O.S.M.W." (nr. 1/2) i „Szarzy pomocnicy" (nr. 3).

Dużo ciekawych i wszechstronnych wiadomości na omawiany temat znajdziecie w organie LM i Marynarki Wojennej — „Morzu i Marynarzu Polskim".

Wreszcie fachowe a przy tym dostępne ujęcie spraw marynarki wojennej zawiera kwartalnik „Przegląd Morski".

Zamknięcie kursu korespondencyjnego, omówienie jego wyników a także rozwiązanie zadań tematów 3 i 7 — zamieszczone zostaną w n-rze następnym.

OMÓWIENIE VII TEMATU

I. ZADANIA PORTU

Port — to węzeł komunikacyjny, w którym zbiegają się szlaki transportu morskiego i lądowego i odbywa się przeładunek wielkich mas towaru z jednego szlaku na drugi.

Sąsiadujący z portem obszar lądu, pokryty siecią komunikacyjną łączącą go najdogodniej z portem, nazywamy zapleczem.

Transport morski dokonywany jest przy pomocy statków. Port musi więc być wygodną przystanią, zasłoniętą od fal, dostatecznie głęboką, umożliwiającą podejście do samego brzegu.

Wielkie znaczenie dla portu mają szlaki transportu lądowego: rozgałęziona sieć kolejowa i drogowa. Szczególnie zaś korzystne jest połączenie portu z zapleczem drogą wodną śródlądową.

Ze względu na towary, które przez port przechodzą — musi być on wyposażony w odpowiednie urządzenia przeładunkowe oraz pomieszczenia do składowania.

Wśród portów, ze względu na ich przeznaczenie, wyróżniamy porty handlowe, wojenne, rybackie. Co do położenia dzielą się porty na naturalne, które powstały w dogodnie ukształtowanych miejscach wybrzeża (np. Gdańsk w ujściu Wisły) oraz sztuczne, założone przy brzegach odsłoniętych (Gdynia), gdzie odpowiednie warunki zostają stworzone dopiero przy wzniesieniu takich budowli portowych, jak falochrony i mola.

Portami zamkniętymi nazywamy porty oddzielone od morza śluzami, aby uniknąć wahań poziomu wody na skutek przypływów i odpływów. Porty otwarte buduje się tam, gdzie te wahania są niewielkie.

II. BUDOWA PORTU

Falochrony buduje się w celu zasłonięcia obszaru portu przed falami, które utrudniałyby bezpieczny postój statków i przeładunek. W tym też celu powierzchnię wód portowych dzieli się na mniejsze baseny, w których nie mogą tworzyć się fale. Baseny powstają między molami lub też wkopywane są w głąb lądu — jakby sztuczne zatoki o regularnych kształtach i prostych liniach brzegu.

Mola i baseny obramowane są nabrzeżami, tj. prostopadłymi ścianami budowanymi ze skrzyń betonowych lub długich pali wbijanych w dno.

Pozwala to na utrzymanie należytej głębokości przy brzegu i postój statku tuż przy nabrzeżu.

Dla utrzymania niezmienionej głębokości portu służą pogłębiarki. Praca ich jest szczególnie ważna w portach naturalnych, położonych w ujściach rzek i nieustannie zamulanych.

Obszar wodny portu nazywamy nieraz akwenem lub akwatorium jako przeciwstawienie do terenu wzgl. terytorium.

III. WYPOSAŻENIE NABRZEŻY

Dla ułatwienia postoju statków zaopatruje się nabrzeża w drewniane belki odbojowe oraz w żelazne słupki (tzw. pachołki) lub pierścienie do zakładania cum. Wzdłuż nabrzeży biegną tory kolejowe i jezdnie dla samochodów.

Od przeznaczenia nabrzeża zależy wyposażenie go w urządzenia przeładunkowe i magazynowe. Tam, gdzie ma być przeładowywana drobnica ciągną się wzdłuż nabrzeży budynki magazynów oraz ustawione są dźwigi drobnicowe: lekkie, zwinne o stosunkowo niewielkiej nośności. Szybko unoszą z ładowni statków ich zawartość, lub odwrotnie — zapełniają statek towarami z magazynów lub z wagonów.

Oprócz zwykłych magazynów portowych, wyglądających jak wielkie hangary, spotykamy w porcie kilkupiętrowe budynki do długoterminowego składowania i chłodnie do przechowywania łatwo psujących się towarów.

Ładunki masowe takie jak węgiel, ruda, złom lub drzewo składowane są na placach, ładunki płynne — w zbiornikach (ropa, spirytus, melasa), zboże — w spichlerzach czyli silosach.

Dźwigi do ładunków masowych są mocniejsze i cięższe niż drobnicowe. Mają większą nośność, silniejszą konstrukcję podstawy i większą jej rozpiętość, aby móc przenosić ładunek w głąb nabrzeża. Zaopatrzone są w chwytaki.

Do ładowania rudy lub węgla na statki służą urządzenia taśmowe i wywrotnice wagonów.

Ładowanie zboża luzem odbywa się przy pomocy pneumatycznych elewatorów. Rurami przepompowywuje się ładunki płynne.

Nabrzeża do przeładunku drzewa nie posiadają najczęściej dźwigów, gdyż najporęczniej robi się to przy pomocy bomów ładunkowych statku.

Przy nabrzeżu przeznaczonym do obsługi ruchu pasażerskiego znajduje się dworzec morski urządzony podobnie jak każdy wielki dworzec, z uwzględnieniem potrzeb żeglugi morskiej

W portach często spotykamy zakłady przemysłowe przerabiające surowce dostarczane na miejsce drogą morską. Posiadają one własne odcinki nabrzeża zaopatrzone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe.

IV. PRACA W PORCIE

Eksploatacja portów znajduje się w rękach przedsiębiorstw, które noszą nazwę: Zarząd Portu. Tu skupia się całość spraw związanych z przeładunkiem i składowaniem towarów. Ruchem statków kierują kapitanaty portów, stanowiące organ Zarządu Portu.

W życiu portów biorą poza tym udział: **przedsiębiorstwa żeglugowe** (armatorskie), których biura załatwiają wszelkie sprawy związane z eksploatowaniem posiadanych statków, **maklerskie**, wykonywujące w imieniu obcych armatorów opiekę nad ich statkami odwiedzającymi port, **spedytorskie**, zajmujące się odbiorem lub nadawaniem ładunków w imieniu ich właścicieli, **shipchandlerskie** — zaopatrujące statki we wszelkie potrzebne artykuły żywnościowe i techniczne.

Poza tym w portach pracują rzeczoznawcy, towarzystwa ubezpieczeń, banki, a wreszcie centrale handlu zagranicznego.

V. NASZE PORTY

Polskie porty dzielą się na trzy kategorie: porty I klasy (Gdynia/Gdańsk oraz Szczecin), porty II klasy (Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Świnoujście) i porty III klasy — wszystkie pozostałe.

Portami sztucznymi są: Gdynia, Hel i Władysławowo.

Wszystkie pozostałe to porty naturalne, położone w ujściach rzek.

Po zniszczeniach wojennych pierwsza ożyła Gdynia, następny Gdańsk, potem Szczecin wraz ze Świnoujściem, a z kolei Ustka, Darłowo i Kołobrzeg.

Do obsługi tranzytu przeznaczony jest przede wszystkim Szczecin, przez który kieruje się wiele ładunków czeskich.

Pięć lat pracy portów obfituje nieustannie w sukcesy i coraz to nowe osiągnięcia dzięki ofiarnej postawie robotników i pracowników portu, dzięki współzawodnictwu i ruchowi racjonalizatorskiemu. Porty polskie stają się słynne z szybkiego tempa przeładunku.

Ostatnio coraz powszechniej stosowana jest metoda potokowa, polegająca na starannym przygotowaniu planu czynności związanych z obsługą statku i wykonywania ich po kolei bez przerw i wyczekiwania.

ZADANIA

1. Wymień rodzaje min, używanych w ostatniej wojnie.

2. Na czym polegają najnowsze udoskonalenia okrętów podwodnych?

3. Czym się wsławił okręt podwodny „Orzeł"?

4. Narysuj sylwetkę ORP „Iskra".

8

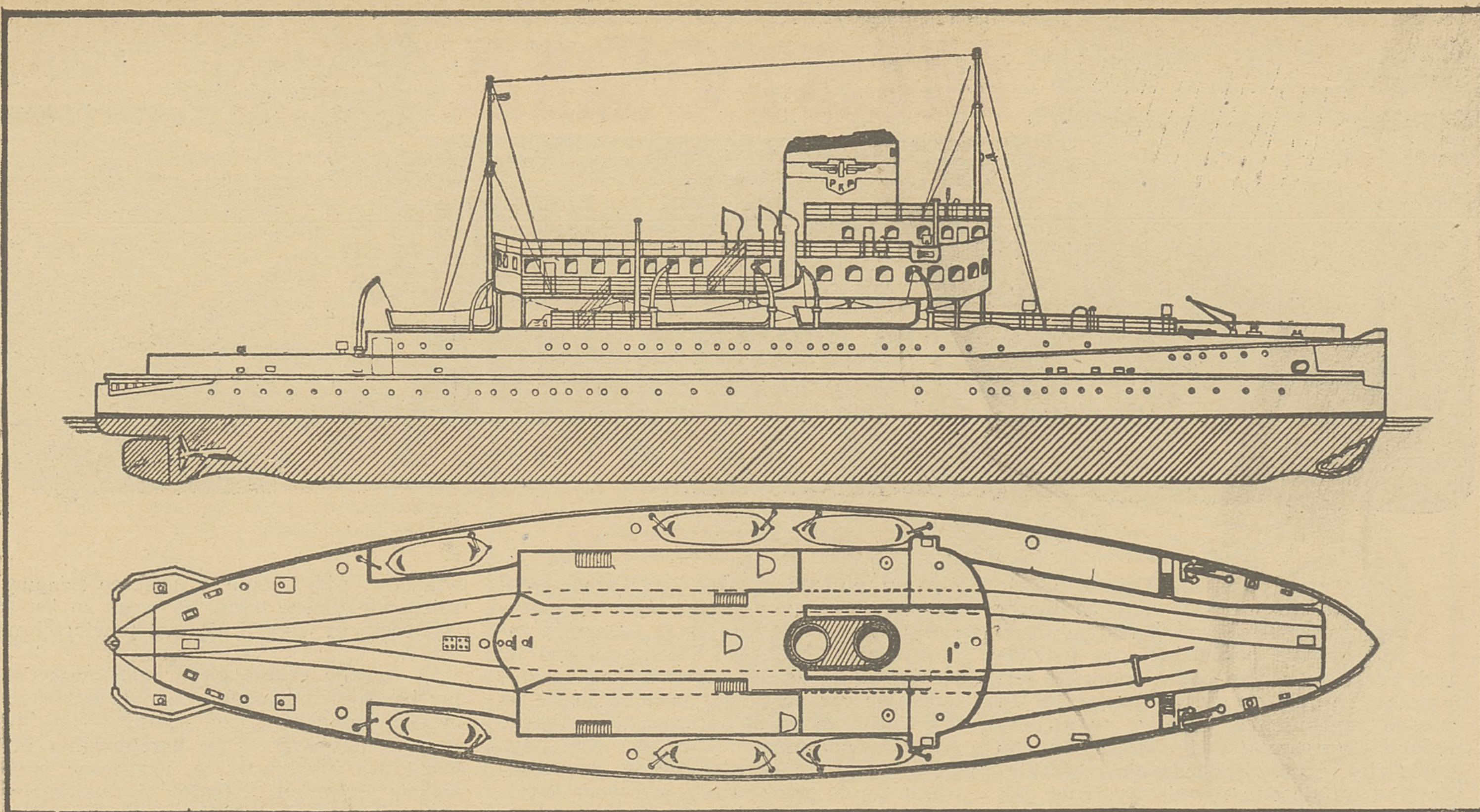
województwo

nazwisko i imię

adres

data urodzenia

Czy składałeś podanie o przyjęcie do szkolnictwa morskiego i jaką szkołę obrałeś? Gdzie i kiedy stawałeś na komisję selekcyjną i czy masz już przydział do ośrodka LM?



„KOPERNIK"

PIERWSZY NASZ PROM KOLEJOWY

Od pięciu niemal lat istnieje już komunikacja promowa pomiędzy Polską a Szwecją, umożliwiająca bezpośredni przebieg jednemu z najważniejszych w Europie pociągów pospiesznych, zwanemu „Balt-Orient-Expres". Pociąg ten łączy Oslo i Sztokholm z z Warszawą i dalej z Pragą, Budapesztem, Bukaresztem, Belgradem, Sofią i Istambułem.

Morski odcinek swej podróży wagony „Balt-Orient-Expresu" odbywają na pokładach pełnomorskich promów kolejowych, kursujących regularnie pomiędzy szwedzkim portem Trelleborg a Świnoujściem. Odległość pomiędzy tymi portami, wynoszącą 112 mil morskich, pokonują promy w 10—11 godzin. Prócz pulmanów pociągu pospiesznego przewożą one wagony towarowe z wysokowartościową i delikatną drobnicą, która w ten sposób unika kilkakrotnego przeładunku a do odbiorcy dociera w szybszym niż normalną drogą morską — czasie.

Do niedawna na doskonale prosperującym szlaku Świnoujście — Trelleborg pływały wyłącznie promy szwedzkie. Polska nie posiadała w składzie swojej floty przedstawiciela dość nielicznej zresztą w świecie rodziny pełnomorskich promów kolejowych.

Jednostkę taką otrzymaliśmy dopiero w ramach odszkodowań wojennych. Została ona skierowana na stocznię, do gruntownego remontu. Początkowa polska nazwa promu — „Waza" — zmieniona została w międzyczasie na „Kruszewski", a ostatecznie statek otrzymał nazwę — „Kopernik".

Z początkiem wiosny bieżącego roku „Kopernik" rozpoczął próby odbiorcze. Komuś, kto go pamięta takim jaki przybył do Polski — czarny, zaniedbany, z prymitywnymi wnętrzami i staroświecką sylwetą uwieńczoną parą piszczałkowatych kominów — trudno było uwierzyć, iż ten lśniący, biały statek o szerokim nowoczesnym kominie i komfortowych pomieszczeniach — jest tą samą jednostką. A jednak — tak. Dzięki ofiarnej pracy stoczniowców flotę naszą wzbogacił statek, którego na międzynarodowym szlaku nie potrzebujemy się wstydzić.

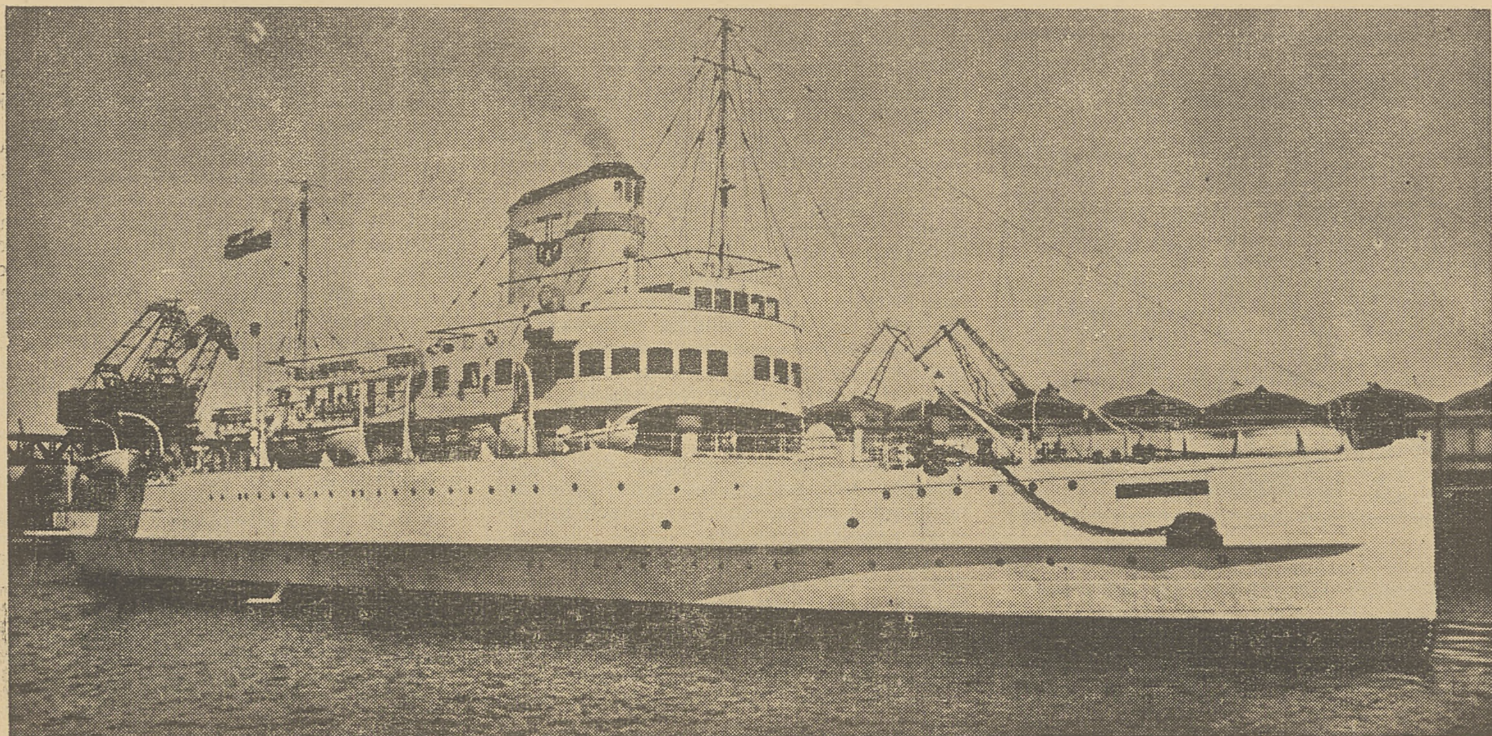
Odremontowane gruntownie maszyny „Kopernika" wyciągają szybkość 13 węzłów a więc taką jak za czasów młodości statku. Przebudowany pokład główny mieści na dwóch parach szyn 6—7 pulmanów. Skasowany został mechanizm umożliwiający wtaczanie i wytaczanie wagonów poprzez dziób, natomiast rufę dostosowano do kształtu przystani w Świnoujściu i Trelleborgu. Eleganckie pomieszczenia pasażerskie — salony, jadalnia, palarnia — do złudzenia przypominają wnętrza luksusowych wagonów. Szczególnie wygodne i obszerne są pomieszczenia załogi, której większość składa się z byłych kolejarzy. Prom znajduje się bowiem w eksploatacji Polskich Kolei Państwowych i nosi na kominie nową odznakę armatorską: niebieską opaskę z czerwoną tarczą, na której widnieje symbol kolejnictwa — uskrzydlone koło oraz napis „PKP".

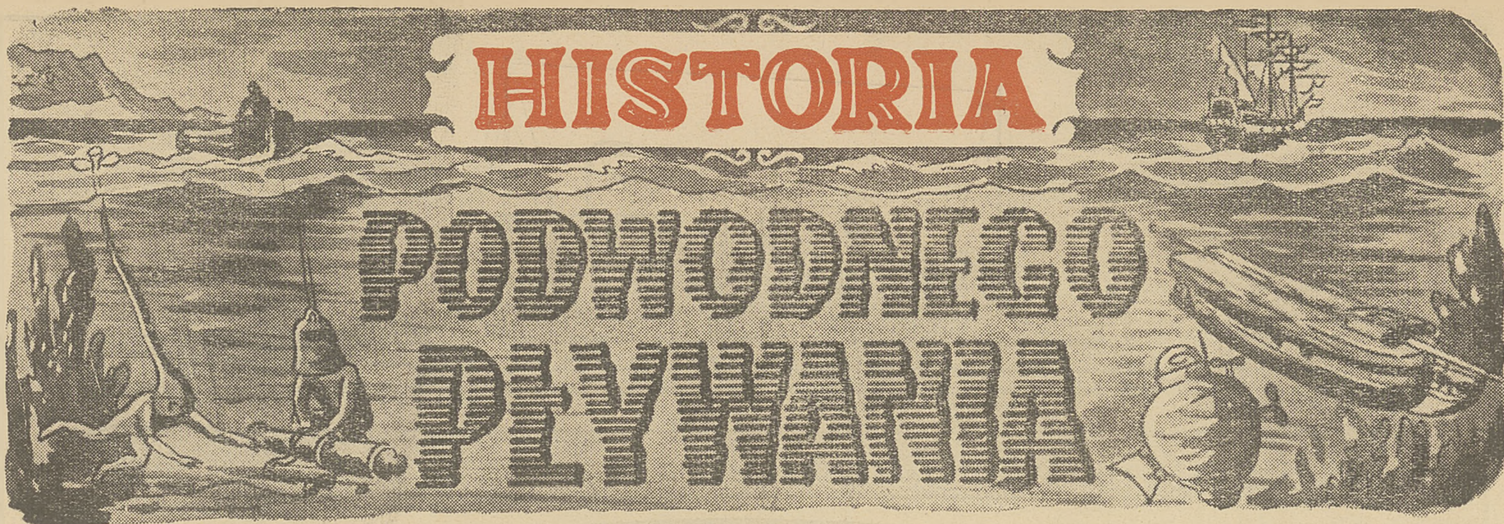
W pięknej, obszernej świetlicy statku — na honorowym miejscu — widnieje wielki obraz Mikołaja Kopernika — kopia słynnego obrazu Matejki.

Jako ciekawostkę warto zaznaczyć, iż „Kopernik" posiada dodatkowy ster na dziobie ułatwiający dobijanie rufą do przystani. Urządzenie takie jest bardzo często spotykane na promach, ze względu na liczne a trudne manewry, jakie jednostki te muszą wykonywać podczas dobijania — do specjalnie skonstruowanych pomostów.

W drugiej połowie maja „Kopernik" odpłynął z Gdyni, poprzez Trelleborg do Świnoujścia i od tego czasu kursuje regularnie pomiędzy Polską a Szwecją na zmianę z promami szwedzkimi. Życzymy mu pomyślności w służbie Polski Ludowej.

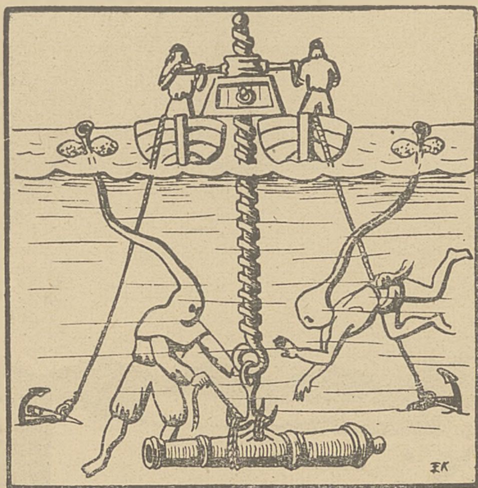
Jotem





Napisał JERZY PERTEK

Byłoby może przesadą twierdzić, że historia okrętów podwodnych bierze swój początek z czasów starożytnych, bowiem nie posiadamy na to żadnych bezspornych dowodów. Jednakże jest faktem, że już w tych zamierzchłych czasach zagadnienie zejścia w głębiny morskie było brane pod uwagę. Trudno powiedzieć, czy chronologicznie rzecz biorąc zrodziło się ono równie wcześnie, jak kwestia wzniesienia się w powietrze i czy znaleźć by można w mitologii postacie ludzkie, którym udało się zejść w głębiny morskie i pokonać ten żywioł, podobnie jak Dedal i Ikar — wznosząc się przy pomocy spojonych woskiem skrzydeł — przezwyciężyli inny żywioł: powietrze. W każdym bądź razie warto zaznaczyć, że już Homer stosuje w swej „Iliadzie" porównanie do nurków. Można więc śmiało przyjąć, że już bardzo dawno temu, w czasach przedhistorycznych nurtowały człowieka zagadnienia oderwania się od ziemi. Zrodziły się one z pewnością w wyniku obserwacji życia otaczającej człowieka przyrody. Tak samo jak lot ptaków kazał człowiekowi zastanawiać się, czy sam nie mógłby ich w tym naśladować, tak również obserwacja ryb doprowadziła w pierwszej fazie przystosowywania się człowieka do otoczenia do przyswojenia sobie umiejętności pływania. Z kolei, w fazie następnej człowiek nauczył się wykorzystywać do przeprawy przez wodę pnie drzewne, później — wydrążając je przy pomocy prymitywnych narzędzi — z pni tych budował pierwsze łódki i stopniowo je ulepszał oraz zwiększał ich wielkość. Mimo nieustannego ulepszania tych łodzi, musiało jednak podpaść człowiekowi, że naśladują one ryby bardzo niedoskonale, gdyż nie są absolutnie w stanie płynąć pod wodą... W ten sposób coraz częściej począł człowiek rozważać myśl skonstruowania naczynia, bądź też przystosowania swego stroju tak, aby móc zanurzyć się w wodzie i przebywać pod jej powierzchnią dłużej, niż to można uczynić nurkując czy po prostu zanurzając się na tyle czasu, na ile wystarcza zaczerpniętego przed zanurzeniem powietrza. Nie ulega wątpliwości, że ta niemożność przystosowania się do przebywania pod wodą li tylko przy pomocy własnych narządów, była motorem, który skierował umysł i pracę człowieka w kierunku stworzenia sobie przy pomocy narzędzi sztucznych warunków umożliwiających dłuższe przebywanie pod wodą. W etapie pierwszym tych usiłowań powstał strój nurka (w formie bardzo jeszcze prymitywnej), w etapie drugim — naśladująca już rybę łódź podwodna.



Nurkowie współpracują w podnoszeniu z dna zatopionej armaty (wg rysunku z 1628 roku).



Dzwon podwodny oraz aparat indywidualny używane w końcu XVII wieku do wydobywania z dna zawartości zatopionych statków.

Jak wspomniano uprzednio, nie ma żadnych historycznych dowodów, które by bezspornie stwierdzały, że z czasów starożytnych datują się pierwsze osiągnięcia tego rodzaju, jednakże zaznaczyć trzeba, że nie tylko legendy i podania zachowały do naszych czasów wzmianki o podobnych przedsięwzięciach, choć może i niektóre z nich zaistniały jedynie w ludzkiej wyobraźni. Zresztą nawet gdyby tak było, to jednak już sam fakt, że rozważano możliwości dłuższego przebywania pod wodą przeszło dwa tysiące lat temu, świadczy najlepiej o rozległych horyzontach myślowych naszych praojców.

Jedną z najbardziej znanych — choć dopiero z czasów średniowiecznych — jest legenda o Morolfie (zwanym też Markolfem) i jego podwodnym wyczynie, dokonanym około r. 1190 przed Chrystusem. Według tej legendy Morolf uwolnił żonę króla biblijnego Salomona, porwaną przez jednego z sąsiadujących z Jerozolimą władców; powodzenie w ucieczce osiągnęli zbiegowie dzięki temu, że wraz ze swym „stateczkiem" ukryli się pod powierzchnią wody.

Z czasów późniejszych zachowały się już bardziej namacalne dowody skonstruowania urządzenia, czy „stroju" — jak kto chce to nazywać — do przebywania pod wodą. Na urządzenie to, nazywane przeważnie dzwonem, składał się nakładany na głowę szczelny hełm oraz wystająca nad powierzchnię wody rura, w jaką był zaopatrzony.*)

Dzwon, umożliwiający zanurzenie się i pobyt pod powierzchnią wody, wymieniony jest w jednym z dzieł greckiego historyka Herodota, jak również słynnego filozofa Arystotelesa, a miał być używany przez Aleksandra Wielkiego podczas jego wojen. M. inn. Aleksander Wielki miał posłużyć się takim dzwonem podczas oblężenia miasta portowego Fenicjan — Tyru, w roku 332 przed Chrystusem. Żyjący sto lat później matematyk Philon z Bizancjum również znał i opisał podobny dzwon. Zarówno opisy tych dzwonów jak i rysunki — pochodzące zresztą z czasów dużo późniejszych — dowodzą, że ówczesnym wynalazcom nie udało się zrealizować budowy łodzi podwodnych czy im podobnych naczyń pływających, a jedynie skonstruowali pewien rodzaj stroju, umożliwiającego krótkotrwałe przebywanie człowieka pod wodą i chodzenie po dnie morskim. Jak podaje Herodot w stroju takim można było uczynić pod wodą 80 kroków! — Podobnym, choć prawdopodobnie znacznie już ulepszonym strojem posłużył się polski admirał w służbie holenderskiej Krzysztof Arciszewski, i opisał to nawet w jednym ze swych listów. Było to już jednak około dwa tysiące lat po opisanych przez Herodota, Arystotelesa i Philona wynalazkach świata starożytnego.

Wszystkie te wynalazki, podobnie zresztą jak z pokolenia na pokolenie przekazywane podania i legendy o zatopionych skarbach i miastach podmorskich, są świadectwem uporczywego dążenia ludzkości do przeniknięcia tajemnicy możliwości podwodnego życia. Niestety nie zachowały się do dziś dnia żadne autentyczne rysunki ówczesnych nurków. Dlatego nie możemy zaspokoić swej ciekawości nie tyle na temat wyglądu owego, ciężkiego i niezgrabnego zapewne hełmu, ile materiałów użytych do jego budowy. Materiałów dość szczelnych, by nie dopuścić do przeniknięcia wody do wnętrza, oraz na

*) Rura ta — doprowadzająca nurkowi powietrze — przedstawiała sobą mimo całej swej prostoty projektu i konstrukcji pomysł tak doskonały, że po dwu tysiącach lat zdobyczy cywilizacji i techniki konstruktorzy — rozważając w jaki sposób umożliwić okrętowi podwodnemu stałe przebywanie pod wodą — nie potrafili wymyślić nic lepszego. W rezultacie pod koniec ubiegłej wojny powstały tzw. chrapy, czyli podwójna rura doprowadzająca powietrze do silników spalinowych pływającego w zanurzeniu okrętu podwodnego, a odprowadzająca gazy wydzielające się przy pracy tych silników.

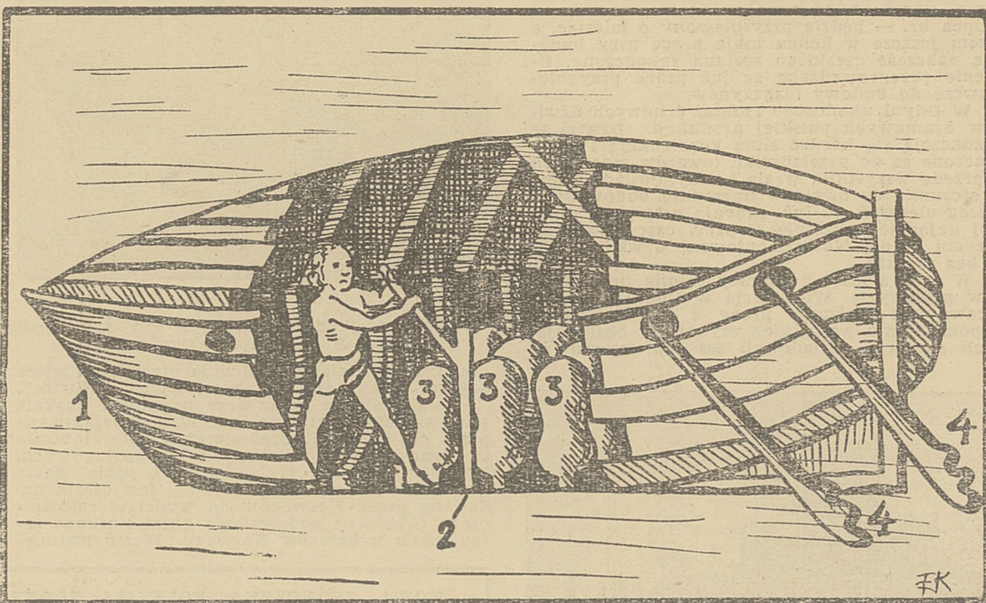
tyle przejrzystych, by nurek mógł widzieć pod wodą.

Wynalezienie dzwonu, jako stroju umożliwiającego poruszanie się człowieka przez pewien okres czasu pod wodą, było niewątpliwie bardzo dużym osiągnięciem, jednakże umysł ludzki sukcesem tym bynajmniej się nie zadowolił. Wprawdzie strój ten o tyle górował nad zwykłą łódką czy statkiem, że umożliwiał zejście pod wodę, jednakże był zaledwie częściowym rozwiązaniem w dążeniu człowieka do upodobnienia się i naśladowania ryby. Przede wszystkim zezwalał na bardzo ograniczone w czasie przebywanie pod wodą, a ponadto nie tylko nie zwiększał, ale — wręcz przeciwnie — znacznie zmniejszał swobodę ruchów nurka w taki dzwon wyposażonego. Dlatego wynalazcy nie ustawali w swych dążeniach do stworzenia pływającego naczynia, w którym człowiek mógłby zanurzyć się na dłuższy okres czasu lub — do woli — płynąć pod wodą, wynurzyć się itd.

Nie jest nam znana działalność wynalazców w tej dziedzinie z okresu tysiąclecia historii średniowiecza, choć zapewne i w tym czasie próby takie były czynione. Może przeprowadzano je w siedzibach ówczesnych potęg morskich, takich jak republiki włoskie Genua, Wenecja, Piza czy Amalfi, a może w sposobiącej się do rozpaczliwej obrony przed Arabami stolicy cesarstwa greckiego, Bizancjum. Być może stały się takie osiągnięcia udziałem Saracenów, zwolna stających się potęgą morską, a kto wie, czy i Słowianie nie ulepszyli swego sposobu nurkowania przy pomocy rurek trzcinowych. Wszystkie te poczynania okryte są mrokiem tajemnicy, co wcale jednak nie świadczy by ten przejściowy okres miał być całkowicie bezpłodny. Czyż bowiem byłoby możliwe, aby nagle — niemal z niczego — narodzić się miały projekty rzeczywistych łodzi podwodnych? Powie ktoś, że geniusz Leonarda da Vinci, którego umysł o setki nawet lat wyprzedził współczesnych mu wynalazców, sam wystarczył do zaprojektowania łodzi podwodnej, podobnie jak rozpatrywał on zagadnienie latania w powietrzu. Takie postawienie sprawy byłoby jednak niesłuszne, bowiem znane są również nazwiska innych projektodawców, takich jak współczesny Leonardowi da Vinci — Robert Valturios, czy żyjący sto lat później William Bourne. Nie jest zaś wcale wykluczone, że było ich więcej i choć ich nazwiska i projekty nie są nam dziś znane, podówczas posłużyć mogły do zapłodnienia umysłów innych wynalazców, takich jak na przykład ów lekarz i fizyk holenderski Korneliusz van Drebbel, pierwszy konstruktor łodzi podwodnej.

Łódź van Drebbela, w której konstruktor przepłynął w roku 1620 około dwóch mil angielskich w przeciągu trzech godzin, zbudowana była z drzewa. Przy jej budowie konstruktor musiał przezwyciężyć niemało trudności natury technicznej. Najważniejszym był problem szczelności luków oraz otworów na wiosła. Rozwiązany on został pomyślnie przy użyciu „futrówki“ z silnie natłuszczonej skóry zwierzęcej. Zanurzenie odbywało się dzięki zastosowaniu balastu wodnego przez wpuszczenie wody do specjalnych pomieszczeń, równo rozmieszczonych w kadłubie łodzi. Wynurzenie następowało po zrzuceniu ciężarków, którymi łódź była obwieszona. Do dziś dnia nie rozstrzygnięto jednak pytania, czy i w jaki sposób następowało doprowadzanie powietrza do wnętrza łodzi, gdyż wydaje się wątpliwe, aby pierwotna zawartość wystarczała dla 15 ludzi (taka była liczba załogi łodzi van Drebbela), i to ludzi pracujących przy wiosłach, na okres blisko trzech godzin.

Wynalazek van Drebbela nie został jednakże przez współczesnych wykorzystany i poszedł w zapomnienie, a konstruktor podzielił los wielu innych wynalazców: zmarł nieledwie w nędzy. Z innych osiągnięć na szczególną uwagę zasługuje doskonały projekt rosyjskiego konstruktora, pochodzący z czasów tworzenia przez Piotra Wielkiego silnej marynarki rosyjskiej. W roku 1719 wynalazca ów, nazwiskiem Jefim Nikonow, opracował projekt, górujący nad innymi kształtami podwodnego okrętu. Miał on być mianowicie zbudowany w kształcie stożkowato zakończonego walca i tym samym był wreszcie bardziej zbliżony do owego upatrzonego kształtu ryby, do którego wszyscy wynalazcy dążyli. Warunku tego nie spełniał ani skrzynkowaty okręt van Drebbela, ani najbardziej znany z późniejszych — „Żółw“ Bushnella.

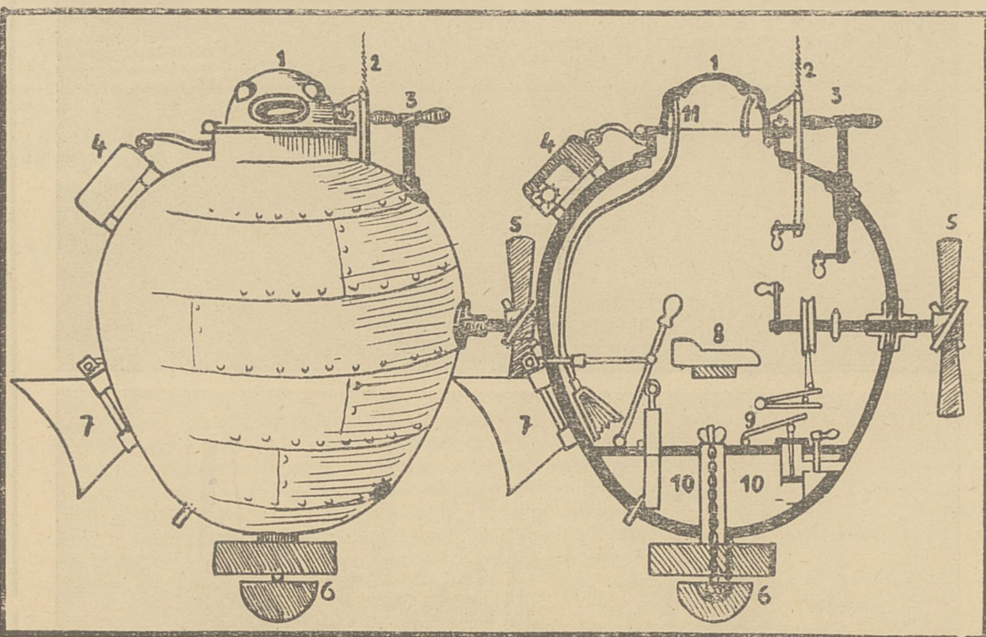


Łódź podwodna Borellego (1680) o napędzie wiosłowym (wg rysunku ówczesnego). 1 — kadłub, 2 — prymitywna pompa, 3 — worki skórzane odgrywające rolę zbiorników, 4 — wiosła.

„Żółw“ składał się z dwóch niejako do siebie przyłożonych muszli i miał kształt kurzego jaja. Okręt ten po raz pierwszy — choć w sposób bardzo jeszcze niedoskonały — zaatakował w toku amerykańskiej wojny wyzwoleńczej nawodny okręt nieprzyjacielski i w ten sposób niejako zapoczątkował bojową historię okrętów podwodnych. Podobnie jak niegdyś nurkowie Aleksandra Wielkiego „Żółw“ atakował przy użyciu świdra do borowania kadłuba nieprzyjaciela. Do świdra przymocowana była mina z urządzeniem zegarowym. Żaden z ataków „Żółwia“ nie przyniósł mu jednak sukcesu. W trakcie ostatniego z nich „Żółw“ został zatopiony ogniem artyleryjskim nieprzyjaciela.

W ćwierć wieku później, w 1801 roku skonstruował swój okręt podwodny Robert Fulton. Jego „Nautilus“ miał — podobnie jak „Żółw“ — napęd ręczny, jednakże podczas gdy Bushnell napędzał spiralę Archimedesa, Fulton napędzał za pośrednictwem przekładni śrubę. Tym samym okręt podwodny Fultona był pierwszym, napędzanym śrubą. Fulton przedstawił swój projekt Napoleonowi, proponując użycie okrętu do walki z blokującą Brest flotą angielską, jednakże cesarz francuski projekt ten odrzucił. Zrażony do Francuzów, ale nie zniechęcony do swego dzieła, Fulton zwrócił się z kolei do Anglików, ale i tu spotkało go niepowodzenie. Podobnie jak kiedyś projekt van Drebbela, tak teraz propozycje Fultona zostały przez angielską admiralicję odrzucone w obawie, że okręty podwodne mogą w przyszłości poważnie zagrozić flocie brytyjskiej. Obawę tę sprecyzował admirał brytyjski Jervis, mówiąc: „Gdybyśmy skorzystali z tego projektu, inne państwa zrobią to samo; zadałoby to naszemu panowaniu na morzu największy cios, jaki można sobie wyobrazić.“

Jerwis się jednak mylił, gdyż choć admiralicja brytyjska nie skorzystała z projektu Fultona, w innych krajach nadal trwały badania nad okrętem podwodnym i — dopiero teraz — miały one wydać coraz liczniejsze owoce.



„Żółw“ Bushnella (widok z zewnątrz i przekrój). 1 — właz, 2 — świder do borowania dna okrętu nieprzyjacielskiego, 3 — śruba do ruchu pionowego, 4 — mina, 5 — śruba do ruchu poziomego, 6 — balast, 7 — ster, 8 — siedzenie kierującego łodzią, 9 — pompa nożna, 10 — zbiorniki, 11 — wentyl powietrzny.

(ciąg dalszy w n-rze następnym)

NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

W wyniku zobowiązań podjętych przez robotników, inżynierów i techników pracujących przy budowie nabrzeża czeskiego w porcie szczecińskim — roboty tam wykonywane posuwają się w bardzo szybkim tempie. Już na wezwanie Markiewki postanowiono przyspieszyć termin wykończenia robót. Ostatnio z okazji święta pierwszomajowego powzięto dodatkowe zobowiązania. Poprzedni termin ukończenia robót — 1 lipca br. — będzie przyspieszony o miesiąc, a zatem jeszcze w końcu maja prace przy budowie nabrzeża czeskiego zostaną zakończone. Obecnie przeprowadzane są już prace przygotowawcze do budowy magazynów.

W Gdyni ukończono montaż 6 nowych dźwigów bramowych polskiej produkcji. Dźwigi te odznaczają się bardzo silną konstrukcją i przeznaczone są do przeładunku towarów masowych — przede wszystkim węgla i rudy. Posiadają one w stosunku do dźwigów uprzednio budowanych szereg ulepszeń m. inn. pracują o 25 proc. szybciej dając jednocześnie 38 proc. oszczędności w zużyciu prądu. Nowozmontowane dźwigi pracują bez zarzutu.

W dniu 6 maja robotnicy rejonu przeładunków masowych Wisłoujście w Gdańsku dzięki sprawnej organizacji pracy i harmonijnemu współdziałaniu wszystkich czynników obsługujących statek — załadowali 500 ton towaru na



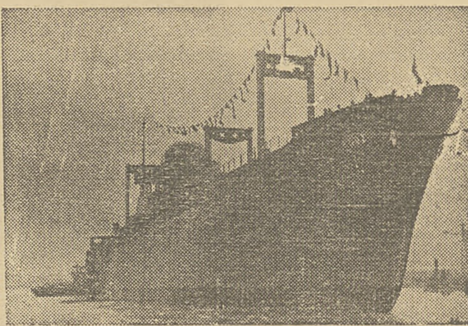
W drugiej połowie maja prom kolejowy „Kopernik" rozpoczął służbę na trasie Trelleborg — Świnoujście.

s/s „Arethusa" w przeciągu 1 godziny. Tym samym pobity został rekord przeładunkowy portu gdyńskiego gdzie w ostatnich dniach kwietnia załadowano tę samą „Aretnusę" taką samą ilością towaru w przeciągu 1 godziny i 45 minut. Należy dodać, że w początkach kwietnia w Gdańsku „Arethusę" załadowano w 3 i pół godziny i był to wowczas czas rekordowy. Jak widać z powyższego — załadunek statków systemem potokowym święci coraz to nowe triumfy.

Ustępujący w 1945 roku Niemcy, zatopili u wejścia do portu gdyńskiego potężny pancernik „Gneisenau" (oficjalna wyporność 26 000 ton a jak się okazało po wojnie aż — 31 000). Wrak tego olbrzyma skutecznie zablokował główne wejście do portu, zmuszając polskie władze portowe do poszerzania i pogłębiania prowizorycznego wejścia zapasowego. Dominujące nad portem gdyńskim szare, ponure wieże i nadbudówki pancernika zostały w latach 1947 i 48 pocięte na złom, dostarczając tysięcy ton cennego surowca dla naszego przemysłu hutniczego. Kadłub natomiast, uszkodzony w wielu miejscach i pozbawiony całej części dziobowej postanowiono przez pozostawienie go na miejscu, zużytkować jako falochron. Podniesienie tak potężnego i tak bardzo uszkodzonego wraku nie leżało podówczas w naszych możliwościach technicznych. Decyzja ta była jednak powierzchowna, wykazywała brak odwagi w podejściu do zagadnienia i nie uwzględniała olbrzymiego złoża surowca jaki stanowi „Gneisenau". Ostatnio postanowiono rozpocząć prace zmierzające do wykorzystania wraku i — jeśli to okaże się możliwe — do podniesienia go, by pociąć go na powierzchni. Od szeregu już tygodni nurkowie przy pomocy statku ratowniczego „Smok" prowadzą prace podwodne mające na celu dokładne ustalenie uszkodzeń jakie niemiecki pancernik poniósł. Z kolei zostanie opracowany plan podniesienia wraku. Jakkolwiek „Gneisenau" nie posiada dziobu i obcięte ma już wszystkie nadbudówki — obliczany jest jeszcze na 20 000 ton. Tak znaczna ilość złomu będzie cennym zastrzykiem dla naszych hut. Jeśli podniesienie pancernika nie uda się — zostanie on prawdopodobnie pocięty przez nurków pod wodą.

STATKI I ŻEGLUGA

W pierwszym kwartale br. we współzawodnictwie pomiędzy jednostkami Polskiej Marynarki Handlowej zwycięstwo odniósł motorowiec „Lewant" uzyskując 194 punkty dodatnie. Drugie miejsce (190 punktów) zajął s/s „Kolno", trzecie zaś s/s „Narwik" (188 punktów). Na maszcie m/s „Lewant" powiewa obecnie utracony przez „Hel" proporzec przechodni przodującego statku PMH. W świetlicy na honorowym miejscu umieszczony został dyplom uznania. Jako nagrodę załoga zwycięskiego statku otrzymała radioodbiornik z adapterem i biblioteczkę marksistowską. „Kolno" i „Narwik" otrzymały również odpowiednie dyplomy oraz nagrody w postaci biblioteczek marksistowskich. Oprócz wymienionych powyżej przodujących statków wytypowane zostały najlepsze załogi spośród poszczególnych działów na statkach. Tak więc spośród wszystkich załóg działu maszynowego najwięcej punktów zdobył dział maszynowy s/s



Motorowiec „Łódź" w chwilę po spłynięciu w dniu 1 maja na wodę.

„Puck". W dziale pokładowym pierwsze miejsce uzyskał „Lechistan" a w hotelowym —„Gliwice".

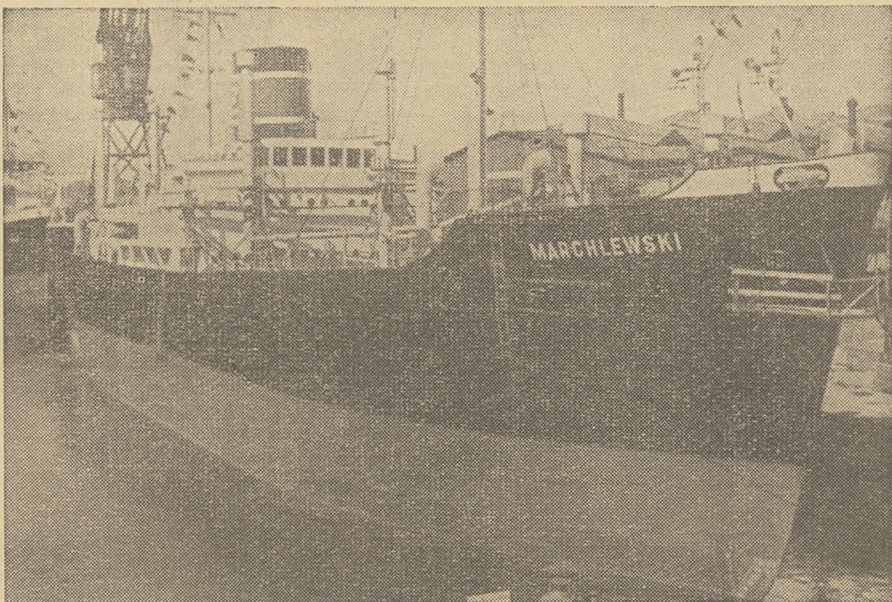
Polska służba ratownicza na morzu zyskała sobie szeroki rozgłos na świecie, a podejmowane przez nią akcje są przedmiotem zainteresowania ze strony międzynarodowych kół żeglugowych. Wyrazem uznania, jakie zdobyło sobie nasze ratownictwo morskie w Europie, jest oferta nadesłana przez Norwegów do wydziału ratowniczego GAL'u na podniesienie kilku statków, zatopionych u brzegów Norwegii. Warto nadmienić, że najlepsza i najstarsza w Europie duńska firma ratownicza „Svitzer-Salvage" bezskutecznie starała się o otrzymanie zlecenia na wykonanie tych prac.

STOCZNIE

W przeddzień święta pierwszomajowego spłynęły w Stoczni Gdańskiej na wodę dwa pierwsze z serii pięciu motorowych drobnicowców bałtyckich po 660 DWT. Otrzymały one nazwy „Odra" i „Pilica". W ramach czynu pierwszomajowego stoczniowcy gdańscy przyspieszyli wodowanie tych statków o cały miesiąc. W podobnie przyspieszonym terminie wodowano w dniu następnym, tj. 1 maja br. drugi z serii drobnicowców po 4 000 ton, klasy „Lewant". Otrzymał on nazwę „Łódź". Przy okazji przepraszamy Czytelników „NMH" za mylnie podaną w poprzednim n-rze „Mł. Żeglarza" wiadomość o zmianie nazwy pierwszego drobnicowca klasy „Lewant" z „Warszawa" na „Łódź". Otóż „Warszawa" pozostaje „Warszawą", jednostka wodowana w dn. 1 maja otrzymała nazwę „Łódź" zaś dopiero trzeci „Lewant" będzie się nazywał „Gdańsk". Jak podaje Min. Żeglugi — dalsze nazwy statków z tej serii brzmieć będą — „Gdynia" oraz „Szczecin". Czternastego maja spłynął na wodę następny drobnicowiec z serii 660 ton — „Dunajec". Pozostałe — „Nysa" i „San" wodowane będą w najbliższym czasie.

Jeśli chodzi o prace wykończeniowe na nowych statków to maj był i pod tym względem na naszych stoczniach niezwykle bogaty: W dniu 1 maja odbył swój próbny rejs przedterminowo wykończony rudowęglowiec „1 Maj". W ciągu maja również przeprowadzono próby odbiorcze pierwszego drobnicowca wypuszczonego przez nasze stocznie: s/s „J. Marchlewski" (Ex „Oliwa"). Piękna ta jednostka (zdjęcia poniżej) w ciągu czerwca wejdzie do eksploatacji i będzie pływać na linii lewantyńskiej.

NOWA JEDNOSTKA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. — DROBNICOWIEC „JULIAN MARCHLEWSKI" (Ex-„OLIWA").





WSZYSCY NA WODĘ!

W dobie umasowienia sportu i podniesienia tężyzny fizycznej całego społeczeństwa, z szczególnym uwzględnieniem szerokich rzesz młodzieży, uprawianie sportów wodnych zasługuje na specjalną uwagę. Polska Ludowa nie szczędzi sił i pieniędzy na szkolenie pływackie, żeglarskie i wioślarskie w ośrodkach wodnych. Przez rozwinięcie i usprawnienie produkcji sprzętu wodnego stwarza dogodne warunki do masowego uprawiania sportów wodnych. Poza tym olbrzymie fundusze poświęca się na budowę basenów pływackich otwartych i krytych, a celem wykazania osiągnięć organizuje się zawody pływackie, regaty jachtowe, spływy kajakowe. Przy wielu związkach zawodowych powstały sekcje pływackie, żeglarskie, kajakowe; te ostatnie cieszą się największą popularnością nie tylko wśród młodych, lecz także wśród starszych (samotnych i żonatych). Jednym słowem.... sport dla wszystkich.

W związku ze zbliżającym się okresem wakacji letnich, redakcja naszego pisma otrzymuje w ostatnich czasach liczne listy z prośbą o wskazówki odnośnie organizowania wycieczek wodnych. Zbiorową odpowiedzią na wszystkie te listy jest niniejszy artykuł. Wskazówki w nim podane są ogólne, a każdy wycieczkowicz dostosować je powinien do swoich możliwości i upodobań. Dla jednych ekwipunek osobisty okaże się za skromny, dla innych znów namiot, czy maszynka do gotowania będzie balastem, można więc z nich zrezygnować, a mimo to wycieczka będzie przyjemna i udana.

Chcąc wybrać się na wycieczkę wodną indywidualną czy zbiorową, trzeba przede wszystkim **mieć skrystalizowany cel wycieczki:** krajoznawczy lub sportowy.

O powodzeniu wycieczki decyduje **dobrany zespół.** Najlepiej wybrać się w 2 dwójki, maksimum 4 dwójki jeżeli chodzi o kajaki, a na łodziach żaglowych 4—6 osób. Na wycieczki dłuższe powinni udawać się tylko dobrzy znajomi i o wspólnych zainteresowaniach, dobrani według sił i wieku, bowiem w większych zespołach trudno uzgodnić tempo jazdy, zamiłowania itp.

Mając dobrany zespół trzeba **uzgodnić trasę wycieczki lub spływu.** Szczegółowe zbadanie wybranego szlaku, uzgodnienie postojów i poszczególnych etapów szlaku udostępni nam mapa danych terenów w skali 1 : 300 000, względnie mapa 1 : 500 000.

FORMALNOŚCI

Wskazane jest **meldowanie się** większych wycieczek w Dyrekcjach Okręgowych Dróg Wodnych: w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Poznaniu lub Wrocławiu, celem uzyskania specjalnej opieki lub pomocy podczas spływu. W/w formalność nie dotyczy mniejszych i indywidualnych wycieczek. Uczestnicy każdej wycieczki muszą posiadać **dokumenty osobiste.** Sprzęt sportowy wodny musi być zaopatrzony w dokumenty rejestracyjne klubowe lub zrzeszeniowe.

Kontrolę wszelkich jednostek pływających na drogach śródlądowych przeprowadzają Państwowe Zarządy Wodne oraz podlegli im nadzorcy wodni.

WYBÓR ŁODZI I JEJ WYPOSAŻENIE

Do długich wycieczek na wodach wszelkiego rodzaju, a przede wszystkim na wody górskie, najwygodniejszy jest **kajak** składany wędrowny. Kajaki sztywne (z dykty) nadają się doskonale na wszystkie wody nizinne.

W razie braku dykty wodoodpornej, można kajak zbudowany z dykty zwykłej obciągnąć płótnem, zapobiegając w ten sposób tworzeniu się pęcherzy na wrażliwej na wilgoć dykcie. Kajak maluje się wtedy gęstą farbą na czystym pokoście i obciąga płótnem. Po wyschnięciu płótno twardnieje i doskonale przylega do dykty. Aby uodpornić zewnętrzną powierzchnię płótna i nadać mu połysk, maluje się kajak dwa razy farbą olejną a potem lakierem.

Do włóczęgi po jeziorach i większych rzekach najodpowiedniejszym typem łodzi są **jole żaglowe** od 7 do 15 m² żagla, przede wszystkim łodzie o przekrojach prostolinijnych (Scharpie), ze względu na łatwość i niskie koszty budowy oraz łatwość uzyskania materiału (deski sosnowe lub świerkowe).*)

Aby można było względnie wygodnie i bezpiecznie podróżować trzeba kajak lub łódź odpowiednio urządzić. Wyposażenie takie musi zajmować jak najmniej miejsca i być jak najlżejsze. Każda łódź powinna mieć zabezpieczenie przed zatonięciem w postaci **komór powietrznych.** Mogą to być zalutowane blaszanki, skrzynki wodoszczelne lub gumowe komory powietrzne (w składakach) umieszczone w dziobie i rufie łodzi. Kajaki ponadto powinny posiadać **wygodne siedzenia i oparcia,** bowiem nic tak nie zniechęca do kontynuowania wycieczki jak bolesne odparzenia.



Sport dla wszystkich

*) Plany konstrukcyjne popularnych łodzi żaglowych i kajaków można nabyć u konstruktora M. Plucińskiego w Gdyni ul. Sienkiewicza 25.

Przed deszczem lub dużą falą chroni wnętrze łodzi (kajaka) **fartuch** z nieprzemakalnego materiału, obciągnięty na falochronie. Wyposażenia łodzi dopełniają **sakwy do bagażu podręcznego**, uszyte z nieprzemakalnego materiału i umocowane wewnątrz łodzi, wzdłuż burt.



Maszynka spirytusowa uniezależnia kucharza od kaprysów pogody.

EKWIPUNEK OSOBISTY I OBOZOWY

Na kilkutygodniową wycieczkę musimy mieć **dwa ubrania:** ubranie sportowe tzw. „wyjściowe" i ubranie robocze. Najpraktyczniejsze i najmniej zajmujące miejsca ubranie „wyjściowe", to cienkie sportowe spodnie i wiatrówka, najlepiej nieprzemakalna, chroniąca na wypadek deszczu przed zmoknięciem. Jeśli wiatrówka jest przemakalna powinno się mieć gumowy płaszcz. Pod nazwą „ubranie robocze" rozumiemy krótkie spodeńki drelichowe i starą bluzę.

W chłodne dni, zarówno we dnie jak i w nocy odda nieocenione usługi **strój treningowy** (ciepła wiatrówka i spodnie) oraz wełniany sweter i wełniane skarpety. Na nogi — gumowe „tenisówki" lub trampki.

Każdy uczestnik wycieczki powinien posiadać własne **przybory toaletowe**, przybory do szycia, zapasowe guziki, zatrzaski, agrafki, nici, spinki i sznurowadła.

Aby wygodnie i ciepło spać, należy zaopatrzyć się w materacyk gumowy lub siennik, worek do spania tzw. „śpiwór" (wełniany, puchowy, kapokowy) lub **dwa koce wełniane.**

Przy sporządzaniu gorących posiłków ułatwi nam pracę **maszynka spirytusowa,** która jakkolwiek z powodzeniem może być zastąpiona polową kuchenką (na 2 kamieniach), niemniej jednak uniezależnia kucharza od kaprysów pogody (ulewnego deszczu) lub warunków terenowych, jak brak drzewa w okolicy. Równocześnie trzeba zaznaczyć, że gotując na maszynce zyskamy na czasie. Paliwo do maszynki tj. spirytus „denaturat" można nabyć w każdej spółdzielni nawet na wsi, trzeba tylko zaopatrzyć się w bańkę blaszaną, o pojemności 2—3 litrów.

Do gotowania używać najlepiej **naczyń aluminiowych** ze względu na ich lekkość i szybkość w gotowaniu.

Ekwipunku „wodniaka" dopełniają następujące **„drobiazgi":** latarka elektryczna lub świecowa, zapałki najlepiej tzw. „sztormowe" (w opakowaniu chroniącym przed zamoczeniem i wilgocią), przybory do pisania, ciemne okulary chroniące oczy przed słońcem, zegarek, kompas, mapy, przybory fotograficzne, sprzęt wędkarski, siekierka i łopatka (saperka).

Bardzo ważną częścią ekwipunku, często niedocenianą i pomijaną jest **apteczka,** zawierająca najprostsze środki stosowane przy „pierwszej pomocy" jak: aspiryna, jodyna, bandaż, gaza, leukoplaster, krople walerianowe, brom, woda utleniona.

Wszelkie wędrówki wodne związane są z obozowaniem. Jeżeli chcemy sucho, ciepło i wygodnie nocować musimy mieć **namiot.**

Istnieją różne typy namiotów. Na dłuższe wycieczki bardzo wygodne, łatwe do rozstawienia i złożenia są namioty tzw. „domkowe" — rozpinane na 2 kijach, z ściankami bocznymi i okapami, które w wypadku ulewnego deszczu chronią boczne ścianki namiotu przed zamoczeniem. Namioty domkowe posiadają podłogę z grubego brezentu wszytą lub przypinaną.

Kołki (śledzie) do namiotu trzeba mieć w osobnym woreczku i zawsze kilka na zapas.

W razie braku namiotu, można nocować w schroniskach, przystaniach lub na wsi, lecz te wygodniejsze często kwatery nigdy nie zastąpią uroku obozowania pod namiotem.

Dla niektórych entuzjastów wodnych wędrówek, namiot nie jest konieczną częścią ekwipunku, wystarczy im w zupełności duży otwarty parasol nad legowiskiem w łodzi (fakt autentyczny, zaobserwowany na śluzie w Miłomłynie w r. 1948).

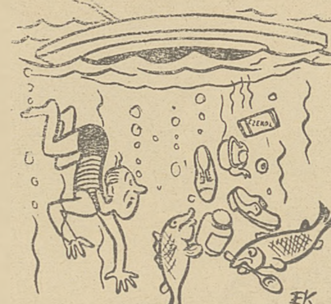
Sprzęt ratunkowy musi posiadać każda łódź w ilości: jeden pas (korkowy, kapokowy lub gumowy) na każdą osobę. „Domowym" sposobem, można zastąpić pas lub kamizelkę ratunkową — dętką samochodową.



Niektórym, w braku namiotu, wystarczy parasol.

Zapobiegliwy „wodniak" nie zapomni zaopatrzyć się w **skrzynkę bosmańską** tj. w narzędzia, materiał i części zapasowe do doraźnych napraw, mniejszych uszkodzeń łodzi i takielunku.

Cały ekwipunek osobisty i obozowy pakuje się do łodzi (kajaka), pamiętając o równomiernym rozłożeniu bagażu, aby łódź dobrze leżała na wodzie. Pakować należy cięższe przedmioty pod pokład tylny, a lżejsze pod pokład przedni. Drobiazgi osobiste i rzeczy częściej potrzebne pakuje się w sakwy z obu stron burt. Cały bagaż zabezpiecza się przed wypadnięciem z łodzi (w razie wywrotki) **przywiązując go.**



Bagaż trzeba zabezpieczyć przed „wywrotką"

Każda łódź powinna być tak wyekwipowana, nawet na dużych wycieczkach, aby mogła stanowić samowystarczalną jednostkę gospodarczą.

ŻYWNOŚĆ

Na wycieczkę wodną nie zabieramy dużych zapasów. Chleb, nabiał, jarzyny, owoce kupujemy w czasie wędrówki w miasteczkach lub wsiach. W domu zaopatrujemy się w takie artykuły jak: kostki i zupy „Maggi", (herbaty nie dużo, gdyż ze względu na wodę herbata jest niesmaczna), kawę, słodycze, konserwy mięsne i rybne, boczek wędzony, smalec, dżemy, miód, budynie (jak najwięcej), galaretki, makarony, płatki owsiane, kasza manna i jęczmienna, sucharki.

Żywność pakujemy: w woreczki — mąkę, kasze, makarony, jarzyny, owoce; w puszki — cukier, sól, miód, herbatę, kawę, „Maggi", sucharki; w naczynia szklane — masło, smalec, dżemy.

Trzeba mieć w zapasie **torbę płócienną** na zakupy i **bańkę** na mleko.

Posiłki, zależnie od możliwości finansowych, możliwości zakupu w okolicy i umiejętności kulinarnych, będą się odbywały 3—4 razy dziennie. Przynajmniej raz dziennie trzeba spożywać ciepły posiłek. Rano przed wyruszeniem w dalszą drogę poleca się zjeść obfite śniadanie: owsiankę lub mannę na mleku, chleb z masłem, marmeladą lub miodem.

Około godz. 10 spożywa się drugie śniadanie, na które składają się: owoce, słodycze i przygotowane rano kanapki. Jeżeli jesteśmy na szlaku możemy przybić do brzegu i w cieniu drzew posilić się, nie wyciągając łodzi na ląd. W południe przyrządzamy lekki lecz obfity obiad, który składa się z potraw łatwych do przyrządzenia np. potrawy z jaj, mleka oraz kompot dla ochłodzenia.

Między godz. 19—20 przygotowujemy zasadniczy posiłek, który składa się z zupy, pieczystego i deseru oraz kawy lub herbaty, którą popija się przeważnie przy ognisku.

Ryby należy przyrządzać tylko świeżo złowione, a grzyby wtedy, jeżeli się dobrze rozróżnia jadalne od trujących. Herbatę przyrządza się z liści mięty, którą sam kucharz zbiera w lesie, jest smaczniejsza, gdyż na wodzie jeziornej czy ze studni, nasza normalna herbata jest niesmaczna. Wodę rzeczną lub z niepewnych studzien, po przefiltrowaniu przez gęste płótno (watę), należy przegotować.

WODNE SZLAKI TURYSTYCZNE W POLSCE

Prawdziwym rajem dla „wodniaków" jest przepiękne pojezierze pomorskie (tzw. Szwajcaria Kaszubska), o bogatym krajobrazie pełnym wzgórz, lasów, jezior i krętych rwących rzeczek.

Na większe włóczęgi wodne idealnie nadają się tereny Warmii (na trasie Elbląg—Ostróda) i tereny Mazur z zespołem największych jezior w Polsce (J. Mazury i J. Śniardwy) połączonych ze sobą kanałami i ciągnących się na przestrzeni blisko 80 km.

Na spływy najodpowiedniejsze są duże rzeki: Wisła ze swymi dopływami, Warta i Odra.

Jak nam podaje Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych w Gdańsku, uczestnicy projektowanych wycieczek na trasie Wisła-Kanał Bydgoski - Warta - Odra - Szczecin, z uwagi na przewidziany remont śluz, powinni o szczegóły zwrócić się do Dyrekcji Okręg. Dróg Wodnych w Poznaniu. Na trasie Gdańsk - Elbląg, na Wiśle Elbląskiej w lipcu i sierpniu br. żegluga będzie przerwana z uwagi na prace remontowe.

T. SIEMIENIEWSKI

ilustrował E. Karłowski

UWAGA PRENUMERATORZY

Przypominamy, że w związku z przejęciem całości spraw kolportażu i prenumeraty naszego pisma przez P.P.K. „Ruch" — należność za prenumeratę „Młodego Żeglarza" należy wpłacać najdalej do dnia 20 każdego miesiąca na konto P.K.O. Gdynia XI-5494 podając brzmienie konta: „P.P.K. „Ruch" Oddział Wojewódzki w Gdańsku, prenumerata „Młodego Żeglarza".

Wpłaty, które będą nadane po dniu 20 każdego miesiąca, będą automatycznie zaliczane na prenumeratę o jeden miesiąc później. Miarodajną jest data stempla pocztowego.

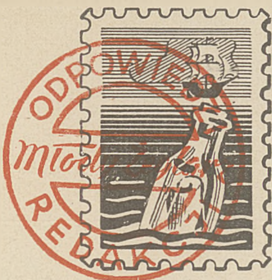
Wszelkie pisma, zamówienia i reklamacje związane z prenumeratą „Młodego Żeglarza" należy kierować pod adresem: P.P.K. „Ruch" Gdańsk-Narwik, Barak 27. Oddział prenumeraty pocztowej.

Warunki prenumeraty pozostają bez zmian tj. roczna prenumerata — 300 zł, półroczna — 150 zł, cena pojedynczego numeru — 30 zł.

W sprawie nabycia numerów „Młodego Żeglarza" z roku 1949 prosimy zwracać się do Komendy Głównej P.O. „S.P.", Redakcja Czasopism, Warszawa, ul. Żelazna 56, gdyż P.C.W.M. nie posiada tych numerów na składzie.

Wpłaty na 12 zeszytów dawnego „Żeglarza" z roczników 1946—1948 w wysokości 200.— zł, — jak również za nr nr „Młodego Żeglarza" ze stycznia-kwietnia 1950 r. (po 30 zł za egz.) należy wpłacać podobnie jak i bieżącą prenumeratę na konto XI-5494 zaznaczając wyraźnie cel wpłaty.

Redakcja przeprasza Prenumeratorów za niedostateczne opakowanie kwietniowego numeru, który doszedł do Ich rąk zniszczony. Powstało to nie z winy Redakcji i w przyszłości już się nie powtórzy.



J. Grotowski, Rzeszów: Po żądane informacje zwróćcie się bezpośrednio do sekretariatu Instytutu Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Kryniczna 1c. Pozdrowienia.

Andrzej Nowicki, Grodzisk: A jednak tak było — fachowcy zmienili swoją decyzję. Przy wspaniałym tempie budowy kadłubów na naszych stoczniach — nie opłaca się zajmować żmudną i gruntowną odbudową a także przebudową starego kadłuba. Jakkolwiek „Warszawa II", po wyjęciu z niej maszyn napędowych, stoi jeszcze nie pocięta w jednej z naszych stoczni — wg informacji uzyskanych przez redakcję — jest przeznaczona na złom. Chociaż — jak nam się wydaje — nie jest to sprawa ostatecznie przesądzona. W każdym razie fakt nadania przez Min. Żeglugi nazwy „Warszawa" nowemu, większemu siatkowi o niczym nie świadczy, gdyż zmiany nazw statków zdarzają się bardzo często. Co do drugiego Waszego pytania — to sprawa jest b. prosta: przysłowie „niejednemu psu łysek" ma zastosowanie i w tym wypadku. Obok pancernika „Schleswig-Holstein" istniał i statek handlowy tej samej nazwy. Takich przykładów można przytoczyć bardzo wiele. Np. największy statek handlowy świata — angielska „Queen Elizabeth" i pancernik angielski tejże nazwy (ostatnio pocięty na złom). Niemcy mieli statek pasażerski „Gneisenau", a więc jednostkę o takiej samej nazwie jak pancernik zatopiony w wejściu do portu gdyńskiego. Dane „Kopernika" znajdziecie na str. 17 bieżącego n-ru. Owszem, posiadaliśmy dwukominowy statek pasażerski „Kościuszko" był to jednak parowiec nie zaś motorowiec. Sprzedany został bezpośrednio po wojnie zagranicę. Obecny „Kościuszko" jest to parowy drobnicowiec oceaniczny — otrzymaliśmy go z odszkodowań wojennych.

A. Karczewski, Warszawa: Żądane wyjaśnienie znajdziecie w odpowiedzi udzielonej A. Nowickiemu z Grodziska (patrz wyżej).

Stanisław Augustyn, Tarnów: Niestety — na żadne z zadanych przez Was pytań nie jesteśmy w stanie udzielić odpowiedzi. Serdecznie Was pozdrawiamy.

S. Z.: Na Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej przyjmowani są przeważnie maturzyści ze szkół ogólnokształcących. Absolwenci PLB O — stanowią niewielką tylko część kandydatów. Zarys działań polskiej floty wojennej w minionej wojnie znajdziecie w ciekawej książce J. Pertka „Wielkie Dni Małej Floty"

Władysław Smoliński, Grabowo: Owszem, chętnie przyjmiemy od Was w podarunku numery przedwojennego „Przeglądu Morskiego", bardzo się one nam przydadzą. Korzystając z okazji zwracamy się z apelem **do wszystkich Czytelników,** którzy są w posiadaniu przedwojennych „Przeglądów Morskich" wzgl. egzemplarzy organu niemieckiej marynarki wojennej „Marine Rundschau". Jeśli pisma te są Wam niepotrzebne — przekażcie je nam, postaramy się zrewanżować jakimś dobrym wydawnictwem powojennym.

Jerzy Marek, Poznań: Adres Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej w Elblągu — ul. Związku Jaszczurczego 22. Dokładnego adresu PSZS we Wrocławiu nie znamy — ale wystarczy podać tylko miejscowość — list napewno dotrze.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BALAST - „iść pod balastem" znaczy płynąć z ładunkiem piasku załadowanego w celu zwiększenia stateczności statku. W tym samym celu napełnia się wodą zbiorniki tzw. balastowe. W krótszych nieoceanicznych rejsach — piasku jako balastu nie używa się.

BRASOWAĆ ŻAGIEL - zasadniczo żagli nie brasuje się, tylko reje na których są rozpięte żagle. Brasować znaczy obracać reje w płaszczyźnie poziomej w celu ustawienia żagli pod innym kątem w stosunku do osi podłużnej statku. Brasuje się przy zmianie kursu żaglowca lub przy zmianie kierunku wiatru.

BUKSZPRYT - drzewce poziomo lub ukośnie osadzone na dziobie żaglowca. Służy do zamocowania sztagów, na których podnosi się przednie żagle.

EUROPA POINT - inaczej „Punta Europa" — najbardziej na południe wysunięta część Gibraltaru. Koło tego przylądka przepływają wszystkie statki udające się z Atlantyku na Morze Śródziemne wzgl. płynące w odwrotnym kierunku.

HARPUN - oszczep z zadziorami używany przy połowie wielorybów. Oszczep połączony jest liną z pływakiem znaczącym drogę ranionego wieloryba. Obecnie harpuny wystrzeliwuje się na linie ze specjalnych działek umieszczanych na przednich pokładach wielorybniczych statków myśliwskich. Współczesne harpuny zawierają w sobie nabój zabijający zwierzę od eksplozji, lub też rażą je prądem elektrycznym o wysokim napięciu doprowadzonym kablem umocowanym wzdłuż liny.

HERKULES - bardzo mocna lina konopna lub manillowa posiadająca wewnątrz każdej pokrętki rdzeń z drutu stalowego. Używana najczęściej w rybołówstwie.

KAUSZA - metalowy pierścień kształtu okrągłego lub wydłużonego służący do ochrony ucha liny przed zbytnim wycieraniem się przy pracy.

KEJA — inaczej nabrzeże. Najczęściej używa się do określenia nabrzeża solidniejszej betonowej lub kamiennej konstrukcji.

KLIWER - na szkunerze — drugi trójkątny żagiel licząc od przedniego masztu do dziobu statku.

SHIPCHANDLER - przedsiębiorca zajmujący się dostarczaniem statkom artykułów pierwszej potrzeby zarówno spożywczych jak i technicznych.

SKALA BEAUFORTA - międzynarodowa skala dla określania siły wiatrów na morzu, ułożona przez admirała francuskiego Beauforta. Podaje się ją w stopniach od 0 do 12. Przykład: **siła wiatru wg Beauforta 4**: średnia szybkość wiatru 6,3 m/sek; oznaczenie słowne — umiarkowany wiatr; stan morza 3; wpływ wiatru na morze — załamujące się szczyty fal powodują słaby poszum, fale stają się dłuższe, tworzą się miejscami białe grzywy. **Siła wiatru wg Beauforta 10**: średnia szybkość wiatru 23,3 m/sek, oznaczenie słowne — silna wichura; stan morza 8; wpływ wiatru na morze: Wysokie góry wodne z załamującymi się grzbietami, duże płaty piany układają się w gęste strzępy idące z wiatrem, morze ma wygląd biały, huk potężny i gwałtowny.

SLUZA - komora łącząca 2 obszary wodne o różnym poziomie i służąca do przeprowadzania statku z jednego poziomu na drugi.

STEROWNOSC - reagowanie statku na wychylenia płetwy sterowej.

SZERSZTOK - (rozpornica) - belka metalowa kładziona w poprzek luków. Na szersztoki nakłada się szerbrety — deski zakrywające otwór ładowni.

TOPENANTA — ruchoma stalowa lina podtrzymująca koniec bomu ładunkowego wzgl. bomu żagla skośnego. Za pomocą topenanty możemy regulować wzniesienie końca bomu nad pokładem. Topenantami nazywamy także liny podtrzymujące na rejowcu końce rej.

ZENZA - najniższe miejsce na dnie statku gdzie zbiera się woda z przecieków. Wodę tą usuwamy za burtę pompami zenzowymi.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

ZADANIE KONIKOWE

Rozpoczynając od lewego górnego pola i posuwając się ruchem konika szachowego obejść wszystkie pola figury i odczytać rozwiązanie.

Chce	bo	spra	po	by
to	ko	my	to	wie
o	nia	zu	na	si
ju	ży	wej	po	si
wzmac	go	[redacted]	ty	sze
stu	do	[redacted]	ty	stę
we	by	ski	mo	świa
Lu	rze	to	pu	Pol

KOŁÓWKA

Do podanej figury wpisać dośrodkowo prawoskośnie 24 wyrazy pięcioliterowe o poniższych znaczeniach. Przedostatnie litery tych wyrazów (w polach zaznaczonych kropkami) czytane dookoła, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) polski rudowęglowiec (zbudowany zagranicą); 2) okrągłe okienko w burcie lub nadbudówce statku; 3) pierścienie, przy pomocy których umocowuje się na sztagach przednie żagle; 4) skomplikowane, pełne odnóg ujście rzeki; 5) nazwa jednego z polskich żaglowców szkolnych; 6) materiał, z którego wyrabia się sieci rybackie; 7) piaszczysty brzeg morza; 8) zjazd sportowy dokonywany drogą wodną; 9) ląd otoczony zewsząd wodą; 10) jedno z polskich miast nadmorskich; 11) haczyki służące do połowu łososia; 12) jadalnia na statku; 13) inaczej bryza wieczorna; 14) inaczej „idzie na dno"; 15) rodzaj statku do połowu śledzi; 16) inaczej — pogłębiarka; 17) pracownik portu, wprowadzający i wyprowadzający statki; 18) pale zabite w dno rzeki czy kanału portowego, służące do cumowania statków; 19) inaczej — huragan; 20) czynność składania ikry przez ryby; 21) duży polski motorowiec wyremontowany z wraka; 22) drzewce umocowywane prostopadle do burty statku stojącego na kotwicy, służące do cumowania szalup; 23) jeden z naszych portów; 24) bezrobotny marynarz, żyjący kosztem swych kolegów (wspak).



ARYTMOGRAF

Po odgadnięciu klucza pomocniczego podstawić na miejsce liczb odpowiadające im litery. Rozwiązanie otrzymamy odczytując kolejno litery w rzędach poziomych.

Klucz pomocniczy:

22 — 6 — 9 — 24 — 4 — 5 — 15 — 23 — Miejsce gdzie zatrzymują się statki.

14 — 20 — 10 — 3 — 1 — 2 — 17 — 18 — Miejscowość nad Iną na płc.-wschód od Szczecina.

19 — 3 — 8 — 7 — 9 — 15 — Morskie jamochłonne żyjątko galaretowate.

8 — 13 — 20 — 1 — 16 — 15 — Statek używany przez Chińczyków.

12 — 15 — 11 — 21 — 5 — Statek sportowy.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	3	1	2	3	8	9	2	3	10
1	2	3	2	11	9	7	12	1	2	3	4	5	6	9	3	13	3	14
6	15	1	2	11	2	4	9	10	15	16	17	18	19	20	6	4	16	2
11	21	1	15	4	9	3	14	20	22	15	23	4	5	18	15	10	7	8
20	18	15	19	15	6	24	1	15	6	16	15	18	20	12	3	1	1	15

Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 20 czerwca 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 4

ŁAMIGŁÓWKA OBRAZKOWA — Współzawodnictwo pracy — to dźwignia odbudowy naszego kraju (Gdynia, kajak, ptactwo, rybak, brzeg, szuwary, łódź).

REBUS — **Jedzcie morskie ryby** (Je - d - z - cie - mors - kiery - by).

LOGOGRYF — **m/s „Batory"** (Rumby, basen, Łeba, wraki, kuter, prom, burta, krypa).

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 4-go, nagrody książkowe otrzymują:

1. Jan Tarnawa, Bielsko ul. Batorego 16 m 7.
2. Erwin Chróścicki, Konstancin k/Warszawy ul. Sobieskiego 13 D.D./TPD.
3. Andrzej Leonik, Ciechocinek, ul. Nieszawska 2 m 17.
4. Waldemar Pacek, Elbląg ul. Chrobrego 8.
5. Grzegorz Korpiela, Sopot ul. Armii Czerwonej 101 W.S.H.M.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

Redaguje Zespół.

Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84
Adres administracji:
PPK „Ruch", Gdańsk-Narwik, barak 27
Konto PKO: XI-5494.



DZIELNI WIELORYBNICY



Nie tylko w fabrykach, hutach i kopalniach, na roli i w miastach Związku Radzieckiego przodujący ludzie pracy otrzymują w uznaniu zasług i osiągnięć w wykonywaniu swego zawodu zaszczytne tytuły Bohaterów Pracy Socjalistycznej. Niedawno tytuły te przyznano również pięciu ludziom morza, pracującym na wodach antarktycznych i na północnych wodach Oceanu Spokojnego dla podniesienia radzieckiej gospodarki. Tymi nowymi Bohaterami Pracy Socjalistycznej są wielorybnicy. Czterech z nich wchodzi w skład flotylli „Sława", która po raz czwarty od zakończenia wojny spędziła sezon połowów na wodach Antarktydy, osiągając mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych doskonałe wyniki. W uznaniu wysokich osiągnięć i dobrze spełnionego zadania Rada Najwyższa ZSRR uczciła czterech uczestników wyprawy zaszczytnym odznaczeniem. Otrzymali je: kierownik ekspedycji kapitan Aleksiej Soljanik, oraz harpunnicy: Afanasij Purgin, Grigorij Panow i Nikołaj Gnilak. Purgin złowił w minionym sezonie nie mniej jak 200, zaś Panow „tylko" 172 wieloryby, bijąc w ten sposób wszystkie dotychczasowe rekordy. Warto tu zaznaczyć, że najlepsi harpunnicy norwescy mogli się poszczycić cyfrą nieznacznie tylko przekraczającą 150 sztuk. Radzieccy wielorybnicy pracują nie tylko na wodach antarktycznych. Także i na północne wody Dalekiego Wschodu wyrusza rokrocznie flotylla wielorybnicza na połowy. Bazą tej flotylli jest statek-przetwórnia „Aleut". Jeden z harpunników flotylli „Aleut" — Fiodor Prokopienko — otrzymał również tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej za wyniki, uzyskane w ostatnim sezonie.

„OWOCOWY PORT"

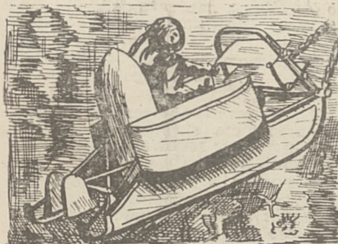
Który z portów świata zasługuje najbardziej na miano „owocowego portu"? Czy znana z doskonałych pomarańcz Jaffa, czy może który z portów krymskich lub kalifornijskich? Otóż nie, ani Jaffa, ani żadna inna miejscowość, tylko MICZURIN, port Miczurin.

— Port Miczurin? — zapytacie.

— Ależ czy to nie omyłka? Przecież Miczurin to nazwisko słynnego radzieckiego uczonego, którego rewelacyjne odkrycia i osiągnięcia w dziedzinie hodowli wysokogatunkowych drzew i krzewów owocowych, ich krzyżowania i uodporniania, znane są na całym świecie.

— A jednak nie jest to omyłka. Od niedawna rzeczywiście istnieje port o nazwie Miczurin. Prezydium Wielkiego Zgromadzenia Narodowego Ludowej Republiki Bułgarskiej nadało ją czarnomorskiemu miastu portowemu Carewo, dla uczczenia radzieckiego biologa, którego metody — zastosowane między innymi właśnie na plantacjach, w sadach i ogrodach tego miasta — dały wspaniałe rezultaty w postaci najwyższej jakości owoców.

A więc pamiętajcie. Na czarnomorskim wybrzeżu Bułgarii znajduje się MICZURIN, port — dosłownie i w przenośni — owocowy!

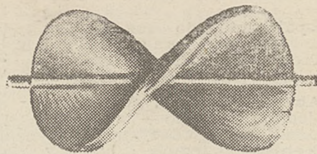


SANKAMI... PO DNIE MORSKIM wędruje nurek, aby swobodnie i szybko zbadać jak największy obszar. Wiadomo bowiem, że na piechotę nurek porusza się powoli, ociężale a swoboda jego ruchów ograniczona jest długością rury doprowadzającej powietrze z powierzchni. Głębinowe sanie natomiast zawierają zapas powietrza w stalowych zbiornikach i aczkolwiek rzadko stosowane ułatwiają znakomicie badania terenów podmorskich. Ruch nadaje saniom statek — holując je po dnie na linach i łańcuchach. Niebezpieczny ale niezwykle emocjonujący musi być taki podmorski kulig.



— No i co? Żadnego statku nie zauważyłeś?
— Kto?... Ja?

Handlowe galery weneckie w wiekach XIV, XV i pierwszej połowie XVI wyruszały corocznie latem do Belgii i Anglii z ładunkiem korzeni i jedwabiu a po przezimowaniu wracały na wiosnę wioząc sukno. Podróż w jedną stronę trwała około 3 miesięcy, cała wyprawa 8 do 10 miesięcy.



KTO WYNALAZŁ ŚRUBĘ OKRĘTOWĄ?

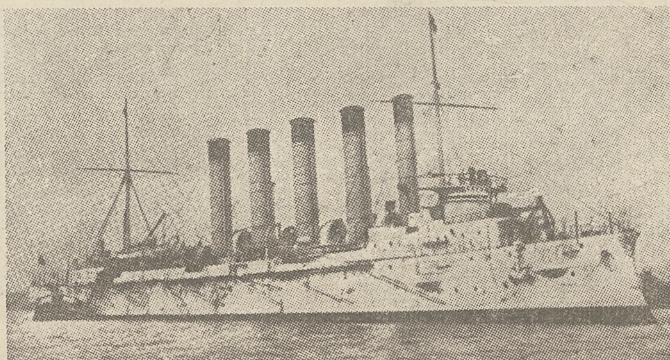
W wydanej przez „Czytelnika" pracy Józefa Sobczaka pt. „Od żaglowca do transatlantyku" czytamy, że śrubę zawdzięczamy trzem wynalazcom: Francuzowi Fr. Sauvage, Anglikowi Franciszkowi Smithowi oraz Szwedowi J. Ericcsonowi. Nie pokrywa się to jednak z rzeczywistością, gdyż już na siedem lat przed najwcześniejszym patentem Smitha wybudowany został statek, wyposażony w śrubę. Statek ten nosił nazwę „Civetta" i wybudowany został pod Triestem przez bankiera Fontano, według planów niejakiego Józefa Ressela. Ten właśnie Józef Ressel, Czech urodzony w Chrudimiu, z zawodu nadleśniczy, jest faktycznym twórcą śruby okrętowej.

Wynalazek Ressela nie został jednak przez współczesnych mu należycie doceniony. Statek „Civetta" miał podczas próbnego rejsu awarię, spowodowaną pęknięciem rury kotła, i to wystarczyło do zaniechania dalszych prób. Ressel naprożno starał się o powtórzenie próby. Doczekał się wprawdzie wątpliwego zaszczytu, mianowano go bowiem przedstawicielem Morskiego Leśnictwa (dziwaczny ten urząd istniał w austro-węgierskiej monarchii), ale nie osłodziło mu to goryczy zawodu.

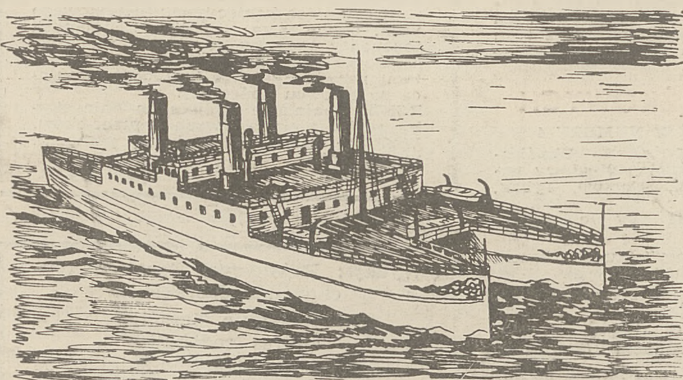
Obecnie mija 121 lat od czasu przeprowadzenia przedwcześnie przerwanej próby ze statkiem „Civetta", który poruszany śrubą przez pięć minut pruł fale, płynąc z szybkością 7.5 węzła. Śruba w ulepszonej postaci, jest dziś niezbędną częścią składową każdego mechanicznie napędzanego okrętu i statku; nazwisko jej twórcy — jak to często bywa — poszło jednak w niepamięć.

KOMINOWE HISTORYJKI (2)

Statki i okręty czterokominowe były w latach tysiącdziewięćsetnych dość liczne. Natomiast pięciokominowców spotykało się już znacznie mniej. Jednym z wybitnych przedstawicieli tych ostatnich był rosyjski krążownik „Askold" (r. bud. 1900, wyp. 6000 ton, szybkość 23 węzły, 12 dział 15 cm oraz 10—7,5 cm), najczynniejsza jednostka floty carskiej podczas I wojny światowej. Krążownik ten brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej (1904-05) i uniknął zniszczenia wraz z eskadrą Port-Artura, do której należał — dzięki szczęśliwej ucieczce do portu neutralnego, gdzie pozostał internowany aż do końca wojny. Podczas I wojny światowej reprezentował banderę rosyjską zrazu na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim a później samotnie na Morzu Śródziemnym. Odznaczył się pod Dardanelami. Posiadając dużą dozę szczęścia wyszedł cało z opresji wojennych. Z powodu owych pięciu cienkich kominów nazywano „Askolda" powszechnie — „pięciopapierosową paczką" zaś Francuzi ochrzcili go mianem — „fabryki czekolady". Dzieje tego interesującego i dzielnego okrętu opisane są w dwóch przed wojną wydanych książkach Brunona Dżimicza pt. „Samotny krążownik" oraz „Eskadra niescalona". Nawiasem mówiąc — pięć kominów to nie była wcale największa ilość spotykana na okrętach z pierwszych lat dwudziestego wieku. Ale o sześciokominowcach — w następnym numerze.



PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (6)



Oto jeszcze jeden do licznej już galerii dziwolągów zademonstrowanych pilnym czytelnikom „Archiwum Neptuna": Angielski statek pasażerski na kanale La Manche „Castalia", zbudowany w 1874 roku. Posiadał on dwa kadłuby, co miało uchronić go przed gwałtownym kołysaniem a pasażerów przed chorobą morską. Pomysł był nieudany i „Castalia" skończyła swój żywot jako... szpital dla zakaźnie chorych.

WPW Gd. — 662 — 5.50 — 12 500 W-1-11720